Merc. 22a

Allgemeine

Geschichte des Welthandels.

Von

Dr. Adolf Beer.

Dritte Abtheilung.

2. Hälfte.

1. Theil.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

WIEN, 1884.
Wilhelm Braumüller
k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler.

84 G
254 D
2 H

Im Verlage
von **Wilhelm Braumüller, k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler in Wien,**
sind erschienen:

Von demselben Verfasser:

Allgemeine Geschichte des Welthandels. I.—III. Abtheilung. 1. Hälfte. gr. 8. 1860—1864. 9 *fl.* — 18 *M.*
III. Abtheilung auch unter dem Titel:
Geschichte des Welthandels im 19. Jahrhundert. 1. Band. gr. 8. 1864. 3 *fl.* — 6 *M.*

Bericht, statistischer, über Industrie und Gewerbe des Erzherzogthums Oesterreich unter der Enns im Jahre 1880. An das hohe k. k. Handels-Ministerium erstattet von der Handels- und Gewerbekammer in Wien. Mit einer Generalkarte von Niederösterreich. gr. Fol. 1883. 10 *fl.* — 20 *M.*

Blodig, Dr. Herm., o. ö. Professor am k. k. polytechnischen Institute in Wien. **Handelsgesetzbuch für das Fürstenthum Serbien.** In deutscher Uebersetzung mitgetheilt und mit den Quellen desselben verglichen. 8. 1861. 50 *kr.* — 1 *M.*

— — **Die vier ersten Bücher des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches.** Revidirt auf Grund des österreichischen Einführungsgesetzes vom 17. December 1862. Mit einem Anhange, enthaltend die Ministerial-Verordnung vom 9. März 1863 über die Anlegung und Führung der Handelsregister, und einem Sachregister. gr. 8. 1865. 1 *fl.* 40 *kr.* — 2 *M.* 80 *Pf.*

Fischer-Ellinger's Lehrbuch des österreichischen Handelsrechtes. Vierte vermehrte Auflage, bearbeitet von **Dr. Herm. Blodig,** o. ö. Professor an dem k. k. polytechnischen Institute und Mitglied der Commission für die theoretischen Staatsprüfungen in Wien. gr. 8. 1860. 3 *fl.* — 6 *M.*

Hauke, Fr., weil. Director der Wiener Handels-Akademie. **Lehrbuch der allgemeinen Waarenkunde.** Für commerzielle und technische Lehranstalten, sowie zum Selbstunterrichte für Handelsleute, Gewerbetreibende, Oekonomen und Cameralisten. Zweite umgearbeitete Auflage. gr. 8. 1865. 5 *fl.* — 10 *M.*

Hohenbruck, Arthur Freiherr von. Der Holzexport Oesterreichs nach dem Westen und Norden. Im Auftrage des k. k. Ackerbau-Ministeriums aus Consularberichten zusammengestellt und mit einer Einleitung versehen. Mit einer Karte. gr. 8. 1869. 3 *fl.* — 6 *M.*

Holain, Dr. Pet. Woldemar, weil. Advocat und Professor des Handels- und Wechselrechtes an der Akademie für Handel und Industrie in Graz. **Oesterreichische Handelsgesetze.** Eine Sammlung der in Oesterreich derzeit in Kraft stehenden handelsrechtlichen Bestimmungen. Leichtfasslich erläutert, vorzugsweise für Kaufleute, Industrielle und Handels-Akademiker. gr. 8. 1874. 6 *fl.* — 12 *M.*

BAYERISCHE
STAATS-
BIBLIOTHEK
MUENCHEN

Allgemeine

Geschichte des Welthandels.

Von

Dr. Adolf Beer.

Dritte Abtheilung.

2. Hälfte.

1. Theil.

Wien, 1884.

Wilhelm Braumüller

k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler.

Geschichte des Welthandels

im

neunzehnten Jahrhundert.

Von

Dr. Adolf Beer.

Zweiter Band.

1. Theil.

Wien, 1884.

Wilhelm Braumüller

k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Druck von Adolf Holzhausen in Wien,
k. k. Hof- und Universitäts-Buchdrucker.

Vorrede.

Nur dem dringenden Wunsche meines Herrn Verlegers folgend, habe ich mich nach langem Zögern entschlossen, ein vor zwei Jahrzehnten begonnenes Werk zu vollenden. Durch mannigfache Berufsverhältnisse gehindert, übernommenen Verpflichtungen nachzukommen, hatte ich später eine gewisse Scheu, an den erschienenen ersten Band der „Geschichte des Welthandels im 19. Jahrhundert“ anzuknüpfen, da sich mittlerweile gewaltige Veränderungen in dem Verkehrsleben vollzogen haben. Diesen konnte ich nunmehr nur gerecht werden, indem an geeigneter Stelle mancherlei eingefügt wurde, was im ersten Bande der Anlage des Werkes nach Platz gefunden hätte, wenn ich an eine vollständige Umarbeitung hätte Hand anlegen können. So wurde in dem Abschnitte „Der asiatische Handel“ der Fortschritte in Indien und Ostasien Erwähnung gethan, in dem Capitel „Australien“ wurden die Zustände desselben in den letzten zwei Jahrzehnten übersichtlich berührt.

Wien, Pfingsten 1884.

Adolf Beer.

Inhaltsverzeichniss.

Sechstes Capitel. Frankreich S. 1—82

Wirthschaftliche Verhältnisse im 18. Jahrhundert. — Ludwigs XVI. Reformen. — Einwirkung der französischen Revolution. — Handel und Verkehr dieser Epoche. — Die Handelspolitik Napoleons. — Die Restauration, Zollgesetzgebung, Getreidehandel. — Die Juliregierung. — Plan einer Zolleinigung mit Belgien. — Das zweite Kaiserreich. — Handelsverträge mit England und Belgien. — Aenderung der Handelspolitik unter der Republik. — Entwicklung des Veredlungsverkehrs. — Canäle. — Eisenbahnen. — Seeschifffahrt. — Der auswärtige Handel. — Handelsbeziehungen mit Grossbritannien, Deutschland, den Vereinigten Staaten, Spanien, Italien, Norden Europas, Asien, Südamerika und Centralamerika. — Französische Industrie. — Handel der wichtigsten Häfen: Marseille, Nantes, Bordeaux, Havre. — Colonien.

Siebentes Capitel. Das Deutsche Reich S. 83—198

Das Zollwesen am Ende des 18. Jahrhunderts. — Zur Zeit der Revolution. — Folgen der Continentalsperre. — Handel und Industrie nach Herstellung des Friedens. — Die deutsche Bundesacte und das Zollwesen. — Preussens Reformen. — Das Gesetz vom 26. Mai 1818 und die Opposition dagegen. — Carlsbader Conferenzen. — Wiener Ministerialconferenzen. — Conferenzen zu Darmstadt. — Anschluss einiger Staaten an das preussische Zollsystem. — Verhandlungen zwischen Würtemberg und Bayern. — Preussisch-hessischer Verein. — Folgen desselben. — Der deutsche Zollverein. — Erneuerung der Verträge 1841. — Handelsverträge mit Holland, England, Belgien. — Das Jahr 1848. — Stellung Oesterreichs zum Zollverein. — Brucks Denkschrift über die Zolleinigung. — Haltung Preussens. — Unterhandlungen Oesterreichs mit den süddeutschen Zollvereinstaaten. — Verhandlungen Preussens mit Hannover und Oldenburg. — Kündigung des Zollvereins. — Wiener Conferenzen. — Annäherung zwischen Oesterreich und Preussen. — Handelsvertrag. — Ansichten darüber in Wien. — Verhandlungen über die Weiterbildung des Zollvereins. — Preussisch-französischer Handelsvertrag. —

Haltung Oesterreichs. — Drohende Sprengung des Zollvereins. — Handelsvertrag mit Belgien. — Die fünfzehnte Generalconferenz des Zollvereins. — Project Bayerns. — Kategorische Forderung Preussens den Vertrag mit Frankreich anzunehmen. — Punctation zwischen Bayern und Oesterreich. — Abermalige Eröffnung von Verhandlungen zwischen Oesterreich und Preussen. — Zollvereinsvertrag vom Jahre 1865. — Zollparlament. — Tarifreformen. — Gründung des Deutschen Reiches. — Tarifreform 1873. — Zollgesetz. — Münzreform. — Handelsverträge. — Handelsstatistik. — Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich. — Die deutschen wirthschaftlichen Verhältnisse in den letzten 30 Jahren. — Industrie. — Hamburg, Bremen. — Die Ostseehäfen: Lübeck, Danzig, Memel. — (Vgl. die deutsche Tarifreform der letzten Jahre, Bd. II_2, S. 295.)

Achtes Capitel. Oesterreich S. 199—292

Handelspolitik unter Josef II. — Franz I. — Finanzielle Verhältnisse im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts. — Zollpolitik nach dem Frieden. — Der deutsche Zollverein und Fürst Metternich. — Einheitliches Zollgebiet. — Die handelspolitischen Bestrebungen Brucks. — Gewerbegesetz 1859. — Neugestaltung Oesterreichs und die Handelspolitik. — Stellung zu dem preussisch-französischen Handelsvertrage. — Versuche zum Eintritte in den deutschen Zollverein. — Freihändlerische Tendenzen. — Handelsverträge mit Preussen, England. — Neugestaltung der staatsrechtlichen Verhältnisse. — Handelsverträge mit verschiedenen Staaten. — Oesterreich und die Pforte. — Autonomer Zolltarif vom Jahre 1878. — Neuer Vertrag mit Deutschland. — Der Veredlungsverkehr. — Die österreichische Industrie in den letzten Jahrzehnten. — Entwicklung des Handels. — Dalmatien. — Istrien. — Triest.

Neuntes Capitel. Die Niederlande S. 293—318

Hollands Stellung im Weltverkehr zur Zeit der französischen Revolution. — Die Vereinigung mit Belgien und die wirthschaftlichen Verhältnisse. — Handelspolitik nach der Trennung Belgiens. — Veränderung derselben seit dem Anfange der fünfziger Jahre. — Industrie. — Die niederländischen Colonien. — Java. — Andere Besitzungen in Asien. — Niederländisch-Guyana. — Handel. — Schifffahrt. — Handel mit Niederländisch-Ostindien.

Zehntes Capitel. Belgien S. 319—342

Wirthschaftliche Verhältnisse am Ende des 18. Jahrhunderts. — Die Continentalsperre. — Vereinigung mit Holland. — Seit 1830.

— Differenzzölle und die Schifffahrt. — Handelsverträge. — Communicationswesen. — Industrie und Handel seit 1831. — Richtungen des Handels. — Antwerpen.

Eilftes Capitel. Die Schweiz S. 343—360

Liberale Handelspolitik der Schweiz. — Neuorganisation des Zollwesens 1848. — Handelsverträge. — Eisenbahnen. — Industrie. — Handelsverbindungen der Schweiz.

Zwölftes Capitel. Italien S. 361—389

Rückblicke auf frühere Epochen. — Toscana. — Neapel. — Piemont. — Einheit Italiens. — Kündigung der Handelsverträge. — Landwirthschaft. — Industrie. — Handel. — Genua, Venedig, Brindisi, Messina.

Dreizehntes Capitel. Die pyrenäische Halbinsel . S. 390—425

Die wirthschaftlichen Verhältnisse zur Zeit der Revolution. — Handels- und Wirthschaftspolitik unter Ferdinand VII. — Umgestaltung derselben seit den vierziger Jahren. — Ackerbau. — Industrie. — Handel. — Spanische Colonien. — Portugals Handels- und Industrieverhältnisse. — Colonien Portugals.

Vierzehntes Capitel. Der skandinavische Norden S. 426—447

Handel am Anfange des 19. Jahrhunderts. — Regierung Karls XIV. Johann. — Gewerbegesetzgebung. — Landwirthschaft. — Industrie und Handel Schwedens. — Wirthschaftliche Verhältnisse in Norwegen. — Industrie und Handel Norwegens. — Dänemarks Zollgesetzgebung. — Sundzoll. — Auswärtiger Handel. — Handel in Island. — Dänische Colonien.

Fünfzehntes Capitel. Russland S. 448—493

Wirthschaftliche Verhältnisse am Ende des 19. Jahrhunderts. — Zollgesetzgebung seit 1815. — Industrie. — Montanindustrie, Gold- und Silberproduction. — Handel mit Europa. — Getreideexport. — Export von Vieh, Flachs, Schafwolle. — Verkehrsbeziehungen mit den einzelnen Staaten. — Handelsmarine. — Moskau. — Die Häfen des weissen Meeres und der Ostsee: St. Petersburg, Riga, Reval, Liebau. — Odessa. — Mariupol. — Berdiansk. — Finnland. — Europäisch-asiatischer Verkehr. — Nischni-Nowgorod. — Tjumen. — Kaukasus. — Russisch-chinesischer Landhandel. — Russlands Stellung in Centralasien.

Sechzehntes Capitel. Griechenland, Rumänien, Serbien, das Osmanische Reich S. 494—519

Griechenlands Stellung im Welthandel. — Landwirthschaft. — Industrie. — Zolltarif. — Die wichtigsten Handelsartikel. — Patras. — Nauplia und Katamata. — Corfu. — Rumänien. — Handelsbeziehungen zu Oesterreich. — Serbiens Production. — Deutschland und Serbien. — Handelsverträge. — Die europäische Türkei im 18. Jahrhundert. — Zollsystem. — Handelsverträge. — Handel. — Constantinopel. — Makedonien. — Albanien. — Bulgarien.

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

SECHSTES CAPITEL.

Frankreich[1]).

1. Unter den Culturländern hat keines so lange und mit solcher Zähigkeit an dem Mercantilsystem festgehalten als gerade Frankreich, ja nirgends hat man die Grundsätze Colbert's in der Praxis der Art auf die Spitze getrieben und über jedes gesunde Maass zur Anwendung gebracht. In vielfachen Punkten sind es dieselben Principien, welche mit geringen Intervallen in der revolutionären Periode der französischen Geschichte, unter dem Kaiserthum, unter der Restauration und der Juliregierung festgehalten wurden, und erst dem zweiten Kaiserthum ist es gelungen, Frankreich wider Willen auf die Bahn des Freihandels zu lenken.

Das 18. Jahrhundert sah Frankreich in wirthschaftlichem Verfalle. Die Regierung Ludwigs XIV. und noch mehr die Regentschaft und Ludwig XV. richteten das Land nationalökonomisch zu Grunde. Der Steuerdruck war um so grösser, je ungleichmässiger die Lasten vertheilt waren; Privilegien und Exemptionen fast auf allen Gebieten. Die bürgerlichen Classen der Gesellschaft wurden in schwerer und eigensüchtiger Weise

[1]) Literatur: Blanc de Volx „État commercial de la France" Paris 1803. Chaptal „De l'industrie française" Paris 1819, 2 Vol. Charles Dupin „Forces productives et commerciales de la France" Paris 1827. Gouraud „Histoire de la politique commerciale de la France" Paris 1854. Hock „Die Finanzverwaltung Frankreichs" Stuttgart 1857. Charles Vogel „Du commerce et du progrés de la puissance commerciale" Paris 1864, 2 Vol. Amé „Étude sur les tarifs de douanes et les traités de commerce" Paris 1876, 2 Vol. Moreau de Jonnés „De l'industrie de la France" Paris 1856. Zahlreiche Artikel im „Journal des Économistes". Eine gute Uebersicht bei Levasseur „Histoire des classes ouvrières depuis 1789" Paris 1867, 2 Vol.

in Anspruch genommen. Noch kurz vor dem Ausbruch der Revolution weigerten sich die privilegirten Stände zu dem staatlichen Bedarfe beizutragen und steiften sich auf ihre Vorrechte. Dabei war das gesammte wirthschaftliche Leben in Fesseln gelegt und jeder Versuch, eine Erleichterung herbeizuführen, scheiterte. Unter der landwirthschaftlichen Bevölkerung Frankreichs, dem wichtigsten Theile derselben, da von 25 Millionen Einwohner 21 Millionen mit Ackerbau beschäftigt waren, fehlte der ländliche Mittelstand fast völlig. Zwei Dritttheile des Grundes und Bodens befanden sich in den Händen der Geistlichkeit und des Adels, der Magistratur und der Geldmacht. Das letzte Dritttheil gehörte kleinen Eigenthümern, welche nur in einzelnen Theilen des Landes sich einer gewissen Wohlhabenheit erfreuten, sonst aber ärmlich und elend lebten. Die Zersplitterung der Güter war schon vor der Revolution ein Krebsschaden der französischen Landwirthschaft. Ein scharfsinniger Landwirth damaliger Tage, Arthur Young, hat die Nachtheile in evidenter Weise blossgelegt. Es war nicht selten, dass Güter, welche kaum für den Unterhalt einer Familie ausreichten, unter fünf bis sechs Kinder vertheilt wurden. Die grossen Grundbesitzer kümmerten sich wenig um die Bebauung des Landes; man schwelgte in den Genüssen der Hauptstadt und benützte den Aufenthalt auf den Gütern, wo man in erbärmlicher Weise lebte, um für eine Wiederholung der Liederlichkeit neue Mittel zu gewinnen. Die Bewirthschaftung überliess man Pächtern, welche die Hälfte des Rohertrages zu entrichten hatten, und dafür Saat, Vieh und Geräth erhielten [1]. Intensiver Anbau war eine Seltenheit, man vernachlässigte den Kornbau, von dem die bäuerliche Bevölkerung die Hälfte abzugeben hatte, um irgend einen Nebenverdienst zu erhalten, der ihr allein zufiel. Sie mästete im eigenen Weizenfelde die Gänse, griff zur Zweifelderwirthschaft, gewann dadurch wohl eine Vermehrung des Viehstandes, aber diese Bewirthschaftungsmethode brachte dem Acker keinerlei Vortheil. Zu dem hohen Pachtbetrage kamen nun die Steuern, Frohnden, Zehnten und der Strassenbau.

Das Gewerbe lag in den Banden des Zunftzwanges; der Staat verkaufte Zunftrechte, um den fortwährend leeren Säckel

[1]) Toqueville „L'ancien régime et la Révolution" p. 60. Quesnay p. 219 bei Daire.

zu füllen. Nirgends hat die Theilung der Handwerke sich der Art eingebürgert. Der unbedeutendste Erwerbszweig ward zu Gunsten Einiger monopolisirt, wobei man mit erschreckender Willkür verfuhr und übertriebene Summen für die Befugniss arbeiten zu dürfen erhob. Und dabei konnten die Bevorzugten nicht mit Sicherheit darauf rechnen, dass ihr bezahltes Recht unangetastet blieb, da man die Zahl der Zunftbeflissenen vermehrte oder verringerte, je nachdem die Casse grössere Vortheile erwartete. Die grosse Industrie stand unter dem bevorzugten Schutze des Staates. Man hielt an den Colbert'schen Maassnahmen fest, zum besonderen Vortheile der Producenten, zum entschiedenen Nachtheile der Consumenten. Es war nicht so sehr das Princip, als die Art und Weise, wie dasselbe praktisch zur Anwendung kam und die Unbeständigkeit und Planlosigkeit in dem ganzen Gebahren, was der Industrie zum Nachtheile gereichte. Die Industrie wurde in Bahnen gedrängt, wodurch mehr die Bedürfnisse des Luxus, als jene des täglichen Lebens befriedigt wurden und woraus mehr die Aristokratie als das Volk Vortheil zog. Der Handel konnte sich bei den vielfachen Binnenzöllen, welche den inneren Verkehr hemmten, nicht entfalten.

2. Die Regierungszeit Ludwigs XVI. ist ein Lichtpunkt in der französischen Geschichte des vorigen Jahrhunderts. Einer der bedeutendsten Denker, Turgot, wurde mit der Leitung des wichtigen Departements der Finanzen betraut. Seine Reformen waren vielumfassend und weitgreifend. Der Kornhandel wurde freigegeben, die Wegfrohnden für das platte Land beseitigt, der Zunftzwang aufgehoben, im Steuerwesen mannigfache Verbesserungen vorgenommen. Zur Hebung des Credits ward eine Discontocasse eingerichtet, welche vornehmlich der Industrie und dem Gewerbe unter die Arme greifen sollte. Die Reformen waren einsichtig und wohlgemeint und kamen allen Classen der Gesellschaft zu Gute. Aber die wirthschaftliche Einsicht von der Wohlthätigkeit ja Nothwendigkeit derselben war nur spärlich vorhanden. Die Privilegirten stemmten sich dagegen; Handwerker, adelige Grundherren, Parlamente machten in der Opposition gemeinsame Sache. Nach anderthalbjähriger Verwaltung, welche allein vielleicht im Stande gewesen wäre, den revolutionären Ereignissen der Zukunft vorzubeugen, musste Turgot weichen, da der König nicht den Muth und die Ausdauer besass,

bei seinem Minister auszuharren; die Schöpfungen des Ministers wurden mit seinem Sturze zu Grabe getragen.

Auf dem Gebiete der Handelspolitik schien sich eine freisinnige Auffassung auch unter dên Nachfolgern Turgot's Bahn zu brechen. Die beschränkten Ansichten über die Schädlichkeit des internationalen Verkehrs machten richtigeren Ansichten Platz. Selbst in den Kreisen der Geschäftsmänner beurtheilte man die Handelsbeschränkungen abfällig. Die Bretagne und Angoumois suchten darin die Erklärung für den Rückgang des Verkehrs, die weinbauenden Gegenden für den verminderten Absatz ihres Products. Der Minister des Auswärtigen, Vergennes, hatte sich zu entschieden freisinnigen Ideen emporgerungen. Der vielfach bekämpfte Handelsvertrag vom Jahre 1786 schien bestimmt, eine neue Aera der Handelspolitik zu inauguriren, obgleich die Vortheile auf Seite Englands lagen. Die Concessionen, welche England für die Einfuhr französischer Weine einräumte, wogen nicht so schwer, als die beträchtlichen Herabminderungen des französischen Tarifes für die gewerblichen Artikel Englands, deren Erzeugungskosten weit geringer waren. Die wichtigsten Industrieerzeugnisse waren mit einem Zoll von 10—15 % ad valorem belegt. Als die einzelnen Bestimmungen dieses Vertrages bekannt wurden, erhob sich ein Chorus von Stimmen dagegen; in den nächsten Jahren bis zum Ausbruche der Revolution bildete derselbe den Gegenstand eingehender Besprechungen in Frankreich und in England. Die Opposition im englischen Parlament hatte keinen geringeren Stimmführer als Fox; kein Krieg, hiess es, habe dem Lande so sehr geschadet, als der freie Handel mit Frankreich! Die Schmuggler in Frankreich, deren Geschäfte bisher in üppigster Weise gediehen, wurden nicht müde, auf den unvermeidlichen Ruin des Landes hinzuweisen.

Der von der Regierung ausgearbeitete und der Notablenversammlung vorgelegte Entwurf eines Zolltarifs gewährt uns einen tiefen Einblick in die damals in Regierungskreisen herrschenden wirthschaftlichen Ansichten. Sämmtliche Waaren sollten bei der Einfuhr einem Zolle unterliegen, der sich von $^1/_4$ bis 12 % in sechs Classen abstufte. In die erste Classe gehörten die nothwendigen Rohproducte, als Bauholz, Hanf, Flachs, Wolle, Baumwolle u. s. w., die $^1/_4$ % entrichten sollten; in die zweite Classe wurden die „minder nothwendigen Rohproducte" eingereiht und einer Ab-

gabe von $2\frac{1}{2}\,\%$ unterworfen, als Hörner, Häute, Seide u. s. w.; in die dritte Classe gehörten mit einem Zollsatze von 5 %, Roheisen, trockene Früchte, Kürschnerwaaren; Droguen und Gewürze und alle Waaren, die von den wohlhabenderen Schichten consumirt werden, gehörten in die vierte Classe und entrichteten $7\frac{1}{2}\,\%$; mit 10 % wurden alle Waaren belegt, welche den von Frankreich erzeugten Concurrenz machen; endlich jene, deren Einfuhr mit Rücksicht auf die heimische Industrie eine noch grössere Beschränkung rathsam erscheinen liess, sollten einem Zolle von 12 % unterliegen. Verboten blieben Colonialproducte, ferner gebleichte und bedruckte Baumwollwaaren. In ähnlicher Weise wurden die Waaren behufs der Ausfuhr in vier Classen eingetheilt, nur dass umgekehrt die Industrieerzeugnisse dem niedrigsten Zollsatze von $\frac{1}{4}\,\%$, die Rohproducte dem höchsten mit 12 % unterliegen sollten; einige derselben wurden mit einem Ausfuhrverbote belegt. Die Pläne der Regierung fanden in den Kreisen der Notablen keine begeisterte Aufnahme. Die Beseitigung der Zollschranken innerhalb des französischen Gebietes begegnete insbesondere vielfachem Widerspruch, und nur wenige Stimmen liessen sich in eine Kritik des Zolltarifs ein, um ihre freisinnigen Wünsche und Forderungen zur Kenntniss der Regierung zu bringen, mit dem Hinweise, dass die aufgeklärten Völker den gegenseitigen freien Verkehr würdigen lernen[1]).

3. Es ist nicht leicht, die unmittelbaren Wirkungen der französischen Revolution auf die materielle Entwickelung Frankreichs nachzuweisen; man kömmt nur allzuleicht in Gefahr, jene Aenderungen, welche sich ohne die erschütternden Stürme des Staatslebens wenn auch langsamer vollzogen hätten, als unbedingte Folge der grossartigen Bewegung hinzustellen. Der spätere Aufschwung Frankreichs in wirthschaftlicher Beziehung hat nur zum Theile seine Impulse von der Revolution erhalten. Es gewann allerdings den Anschein, als sollten Freiheit der Arbeit, des Verkehrs und des Eigenthumes seit 1789 den Leitstern der französischen Politik bilden. Die Beschlüsse in der berühmten Nacht des 4. August trennten mit einem Schlage das alte Frankreich von dem neuen. Was aber der zähen Reformarbeit eines Turgot auf einigen Gebieten des staatlichen Lebens nicht gelungen war, wurde hier

[1]) Vgl. „Journal des Économistes“, 1876 Butenval; Établissement en France du premier tarif général etc.

im jugendlichen Rausche zu Stande gebracht. Die Steuerbefreiungen, die Ungleichheit der Abgaben, die Innungen und Zünfte wurden für aufgehoben erklärt. Es waren dies sowie die andern Beschlüsse allerdings nur Grundsätze und die Ausführung derselben war späteren Gesetzen vorbehalten. Als die Revolution ausbrach, gab es Millionen leibeigene Hintersassen; das Beispiel Ludwigs, der in seinen Domainen durch das Edict vom Jahre 1779 die Hörigkeit beseitigte, fand bei den grossen königlichen Lehnsherren keine Nachahmung. Ein Aufschwung der Landwirthschaft war nicht denkbar. Die Versammlung stellte als Grundsatz auf, dass alle diese Zustände mit der Freiheit im Widerspruche stehen und ohne Entschädigung aufgehoben seien. Sodann fielen auch die unablösbaren Lehnsabgaben; sie wurden als einfache ablösbare Grundabgaben erklärt; die Gleichheit der Theilungen des adeligen Grundbesitzes wurde gesetzlich ausgesprochen (8. April 1791). Schon Turgot hatte an die Beseitigung des Zunftzwanges Hand angelegt, durch die nach seinem Sturze eintretende Reaction feierten Zünfte und Innungen ihre Auferstehung. Mit der Zerstörung des Lehnsstaates musste auch auf gewerblichen Gebieten eine gänzliche Umgestaltung sich vollziehen. Das Märzdecret vom Jahre 1790 beseitigte das Recht der Seigneurs zur Ertheilung von Gewerbegerechtigkeiten, und die Verfassung vom Jahre 1791 sprach es bestimmt aus, dass es künftighin weder Jurandes noch Corporationen der Professionen, Künste und Gewerbe geben könne. Das Gewerbegesetz vom 2./17. Mai 1791 basirte auf dem Princip der Freiheit der Arbeit. Es sollte Jedem frei stehen, welches Gewerbe immer zu betreiben und die Ausübung desselben war blos an die Erwerbung eines Patentes, für welches eine Abgabe zu entrichten war, gebunden. Die Taxe der jährlich zu lösenden Patente wurde nach dem Miethzins der Wohnungen und Verkaufsgewölbe bemessen. Nur die Apotheker hatten nach dem Decrete vom 17. April 1791 den Besitz der erforderlichen Kenntnisse zu erweisen. Ein weiteres Decret vom 17. Juni 1791 untersagte jede Verbindung der Handwerker und Bürger gleicher Profession als mit dem Princip der Freiheit unverträglich. Das Decret vom 30. September 1791 regelte das Patentwesen.

Man darf alle jene Normen, welche die constituirende Versammlung erliess, nicht als den Ausdruck tiefer volkswirthschaft-

licher Einsicht auffassen. Die meisten finden in dem Drange des Momentes, in dem bedeutenden Uebergewicht, den nur zu bald die Hauptstadt auf den Gang der Berathungen ausübte, ihre Erklärung. So unterlag die Aufhebung der Mauthen im Innern des Landes keinem Anstande, und der Constituante war es vorbehalten, den grossen Plan Colbert's, die Zölle an die Grenzen des Landes zu verlegen, zu verwirklichen [1]). Für die Grenzzölle war eine Revision des Tarifs eine unbedingte Nothwendigkeit und das von der Nationalversammlung adoptirte Zollsystem hatte mehr einen fiscalischen als protectionistischen Charakter, obwohl in vielfachen Punkten das Mercantilsystem nicht aufgegeben wurde. Ein planmässiges System fehlte; man begnügte sich, aus dem alten Tarife die zahlreichen Unregelmässigkeiten und Willkürlichkeiten auszumerzen. Im Wesentlichen hielt man an folgenden Gesichtspunkten fest: Rohstoffe, welche das Land selbst liefern kann, werden bei der Einfuhr besteuert; ebenso tritt auch bei der Ausfuhr eine Besteuerung bei jenen Waaren ein, welche für die heimische Industrie nothwendig sind. Zur Erweiterung und zum Schutze des inländischen Gewerbsfleisses werden die im Auslande erzeugten Waaren, welche in Frankreich ebenfalls producirt werden, mit einem Zolle belegt. Jene Gegenstände aber, welche Frankreich nicht erzeugt, bleiben von jeder Abgabe frei, wenn sie für das Land von hervorragender Wichtigkeit sind. Die Tarifsätze selbst waren sehr niedrig bemessen, sie schwankten zwischen 5—15 % ad valorem. Die Anzahl der prohibirten Artikel war eine äusserst geringe. Hieran schloss sich die Beseitigung aller Privilegien von Handelscorporationen; die indische Compagnie wurde aufgelöst (Decret vom 14. August und 23. October 1790), die Schifffahrt nach der Levante und nach den Meeren jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung für frei erklärt.

Der weitere Verlauf der revolutionären Bewegung machte auf die Dauer eine gesunde Politik weder nach Innen, noch nach Aussen hin möglich. Man darf sich darüber nicht verwundern, dass auf dem wirthschaftlichen Gebiete die richtigen und gemässigten Grundsätze der Constituante bald aufgegeben und Bahnen eingeschlagen wurden, welche für die wirthschaftliche

[1]) Gesetze vom 2. März und 22. August 1791.

Entwickelung des Landes nur nachtheilig werden mussten. Die Elemente der socialen Frage waren damals vollständig vorhanden; es fehlte nur die Consequenz, und die Theorien der Socialisten und Communisten wären zur Wirklichkeit geworden. Die Vertheilung der Güter, um der Noth zu steuern, war schon damals die Parole; Marat wiederholte es ohne Ermüdung, dass man den Reichen das Geld nehmen müsse, um es den Armen zu geben. Es war ein stehender Grundsatz der revolutionären Führer, dass der Staat die Aufgabe habe, die Armuth zu verscheuchen und die Herrschaft der Galerien drängte die Nationalversammlung auf die abschüssige Bahn, der Noth von Staatswegen abzuhelfen und das Elend zu lindern. Dass die Geldmänner Wucherer, die Geschäftsleute Blutsauger des Volkes seien, wurde in den Zeitungen und Broschüren mit grosser Ausführlichkeit dargelegt. Angriffe auf die Häuser der Wechsler und Bankiers waren nichts seltenes, und der materiellen Noth war mit Einem Male abgeholfen, wenn man die Geldmänner sammt und sonders aufknüpfte. Von Arbeitsamkeit wollte das souveräne Volk damaliger Tage nichts wissen. Staat und Gemeinde waren ja der Theorie zu Folge berufen, der Noth abzuhelfen. Die Arbeit in den öffentlichen Werkstätten war jedenfalls minder mühsam; der Staat bezahlte 20 Sous für Erdarbeiten, einen Lohn, der der höchste in der damaligen Zeit war, verausgabte bedeutende Summen für Paris und die Departements, und die Städte mussten noch bedeutendere Mittel zuschiessen. In Paris schnellte die Zahl der aus Staats- und Communalmitteln erhaltenen Arbeiter im October 1790 auf 19.000 empor und betrug im Frühlinge 1791 bereits 31.000, deren Unterhaltung täglich 60.000 L. in Anspruch nahm; in Toulouse, Amiens und im Seine-Oise-Departement wurden 67.000 Personen auf öffentliche Kosten erhalten. Die andern Städte mussten folgen, sie mochten wollen oder nicht. Durch die Fürsorge des Staates, welcher Getreide ankaufte und dasselbe zum halben Preise an die Bäcker überliess, war Brod in Paris durchschnittlich halb so theuer als in den Provinzen. In ähnlicher Weise bewilligte man den andern Städten des Reiches kolossale Summen, um die hungrige, arbeitsscheue Masse zu erhalten. Die Vorschüsse des Staates an die Communen für Getreideeinkäufe betrugen im Jahre 1790 allein 1600 Mill. Auch nach anderer Seite gab sich die Regierung wenigstens stillschweigend zu Rechtsverletzungen her, indem Arbeitervereine sich bildeten,

welche die Meister durch Androhung von Gewalt zum Zahlen höherer Löhne zwangen. Zum absoluten Communismus war nur ein Schritt. Die Nationalversammlung sah sich endlich genöthigt, dem Unwesen ein Ende zu machen; sie verbot die Handwerkervereine, schloss die öffentlichen Werkstätten und schickte die fremden Arbeiter in die Heimath.

Der Krieg, welchen Frankreich an Oesterreich und Preussen erklärte, eröffnete die Reihe jener Kämpfe, welche mit geringen Unterbrechungen bis zum Jahre 1815 dauerten. Die inneren Verhältnisse waren nichts weniger als consolidirt, das gesammte staatliche Leben in chaotischer Auflösung begriffen. Während die Girondisten ihre kriegerischen Reden anstimmten, befanden sich die ökonomischen Verhältnisse des Landes in trostlosem Zustande; wie hätten auch diese bei der Gesetzlosigkeit und vollständigen Anarchie, die aller Orten herrschte, gedeihen können! Die fortdauernde Emission der Assignaten hatte fast alles Edelmetall aus dem Verkehre gedrängt, selbst Scheidemünze war nur in spärlicher Anzahl vorhanden. Der Staatsbedarf erforderte fortwährend neue Summen, und da alle anderen Mittel versiegten, setzte man die Papierpresse in unaufhörliche Bewegung. Man war längst nicht mehr bei den grossen Appoints stehen geblieben und hatte zu Assignatemissionen von 5 L. schreiten müssen. Auch diese verloren 40—50 %, trotzdem man die Güter der Emigranten sequestrirte und damit auch eine grössere Sicherheit für die emittirten Summen zu erzielen glaubte. Das souveräne Volk litt bei der Steigerung der Lebensmittelpreise Hunger, und wollte man der eingerissenen Anarchie einigermaassen steuern, so mussten geeignete Mittel zur Abhülfe des krassen Elendes ergriffen werden. Man wendete zur Linderung der Noth Palliative an, wie ehedem, man bewilligte beträchtliche Summen zu Getreidespenden und eröffnete die kurz zuvor geschlossenen Werkstätten, wo die Arbeiter für halbe und nutzlose Arbeit sich ihren Lebensunterhalt erwarben, trotzdem die Fabriken und Manufacturen Beschäftigung boten und sogar Mangel an Arbeitskräften vorhanden war, da die Aushebung für das Heer Tausende arbeitender Hände der Industrie entzog. Unordnungen, Störungen des öffentlichen Verkehres, blieben auf der Tagesordnung; man gewöhnte sich allmälig an diese Ausschreitungen des souveränen Volkes, und hatte man mühsam an dem einen Orte die Ruhe hergestellt und

bewaffnete Macht aufgeboten, so brach an den andern die Emeute wieder los, und dem Unfug konnte nicht gesteuert werden, seitdem die Truppen mit den Aufrührern gemeinsame Sache machten und die Regierung machtlos dastand.

Der Krieg war noch das einzige Auskunftsmittel, um die Massen abzulenken, aber der Ausbruch desselben übte unmittelbar seine Rückwirkung auf die Industrie. Die Manufacturen stockten; die Baumwoll- und Wollfabriken litten ungemein. Jene mussten den Rohstoff aus dem Auslande beziehen, und der ungünstige Wechselcours vertheuerte denselben; mit papierenen Geldmitteln konnte man das Ausland nicht abfinden. Diese hatten den Aufstand in San Domingo, welches bisher Wolle in beträchtlichen Quantitäten lieferte, zu verwinden. Man war mit Heilmitteln schnell bei der Hand, auf eine grössere oder geringere Beachtung der Eigenthums- und Verkehrsverhältnisse kam es nicht an. Man verbot demnach die Ausfuhr der Wolle, wodurch man der Viehzucht schadete, indem man den Züchtern Absatzwege versperrte, ohne der Industrie, für welche das Land nicht genug Rohstoff lieferte, viel zu nützen; selbst die Baumwolle wurde mit einem prohibitiv wirkenden Ausfuhrzolle getroffen, wodurch noch geringere Abhülfe geschaffen wurde.

Griffen nun die ersten beiden Versammlungen des neuen Frankreichs nicht selten zu Maassregeln, welche nur mit dem zügellosesten Despotismus der alten Monarchie verglichen werden können, so war von einer Körperschaft wie der Convent, eine gesündere, wirthschaftliche Politik gewiss nicht zu erwarten. Der Convent verfügte, dass der Brodpreis im Verhältniss zum Tagelohn zu stehen habe, der Kostenaufwand sei von dem Reiche zu tragen; der Geldhandel wurde untersagt; bei Kerkerstrafe ward decretirt, dass Assignaten und Edelmetall gleichwerthig seien. Man sprach von einem Rechte auf einträgliche Arbeit, auf wohlfeile Waare u. dgl. m. und war eifrigst bemüht, derartige Phrasen mit einem Klingklang von Argumenten zu bemänteln.

Der Ausbruch des Krieges mit England hatte die Aufhebung des Edenvertrages, welchen die constituirende Versammlung intact gelassen hatte, zur Folge. Man eröffnete den Krieg nicht blos mit Geschossen, sondern auch mit Tarifen. Durch das Decret vom 1. März 1793 wurde die Einfuhr einer Anzahl Artikel verboten, die gerade England erzeugte und einige Monate

später untersagte man klar und bestimmt unter Androhung harter Strafen den Import aller Waaren aus Grossbritannien und dessen Colonien; wer englische Erzeugnisse kaufte, wurde als verdächtig erklärt. Die Navigationsacte vom Jahre 1793 verpflanzte die Bestimmungen der englischen Schifffahrtgesetzgebung nach Frankreich. Fremde Waaren sollten künftighin nur auf französischen Schiffen eingeführt werden dürfen. Die Cabotage wurde fremden Fahrzeugen untersagt; diese sollten nur Waaren ihres eigenen Landes nach Frankreich bringen dürfen, und unterlagen einer Abgabe von 50 Sous per Tonne, von welcher französische Schiffe befreit waren. Die Einfuhr von Baumwoll- und Wollenstoffen, Stahlwaaren und Fayences wurde strengstens untersagt.

Auch auf anderen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens war der Convent nichts weniger als glücklich. Die Patentordnung der Constituante war durch das Gesetz vom 21. März 1791 aufgehoben worden und eine Mobiliarsteuer an die Stelle getreten. Die Finanznoth drängte dazu, den Gedanken einer einzigen Steuer aufzugeben; durch das Decret vom 22. Juli 1795 wurde die Patenterwerbung wieder eingeführt. Durch diese Maassnahme blieb die Freiheit der Gewerbe im Principe unangetastet. Allein nicht auf lange Zeit. Die Einführung des Maximums vernichtete alle Vortheile des gewerblichen Fortschrittes. Um der allgemeinen Noth zu steuern, beschränkte man sich Anfangs auf die Verbote der Ausfuhr von Mehl und Getreide, worauf man die Todesstrafe setzte; da aber die Fruchtlosigkeit dieser Maassregel zu Tage trat und die Einsicht oder der Muth, die wahren Ursachen der Calamität zu erkennen, fehlten, adoptirte man das sogenannte Decret über das Maximum vom 4. März 1793. Jeder Händler, Bauer und Eigenthümer von Getreide und Mehl ward verpflichtet, eine genaue Declaration der ihm gehörigen Vorräthe bei der Municipalbehörde seines Ortes anzugeben. Nur an den von den Behörden bezeichneten Orten durfte Getreide erkauft werden, Niemand mehr auf Vorrath kaufen, als für ein Monat nothwendig war. Die Administrationsbehörden hatten das Recht, Getreide von den Bauern zu requiriren, diese durften nur so viel zurückhalten, als zur Erhaltung ihrer Familie bis zur nächsten Ernte erforderlich war. Nicht genug damit, der Preis des Getreides wurde gesetzlich fixirt. Das Decret vom 26. Juli 1793 sprach für Kornwucherer die Todesstrafe aus, und ein späterer Erlass vom

11. September gab der Behörde das Recht, Privatwohnungen zu durchsuchen; der Centner besten Weizens sollte nur 14 L. kosten, der Preis des besten Mehles wurde auf 20 L., des Kornes auf 10, des Hafers bester Qualität auf 14 L. festgesetzt. Das Decret vom 29. September 1793 bestimmte ähnliche Grundsätze und das Maximum für alle Gegenstände des Haushaltes und des Lebens; am 10. October 1793 verordnete man, dass die Ueberschüsse der einzelnen Departements an den Staat auszuliefern seien. Dieser nahm für sich das Verfügungsrecht über alle Lebensmittel und Gegenstände des Bedarfes in Anspruch. Der tollste Unsinn fand Anhänger im Convente. Man beabsichtigte auf eigenthümliche Weise der Preissteigerung des Fleisches Einhalt zu thun; Legendre schlug die Einführung bürgerlicher Fasttage vor, 21. Februar 1794. Die Religion hat der Gottheit zu Ehren die Enthaltsamkeit von gewissen Speisen angeordnet, warum sollte die Politik sich nicht ähnlicher Mittel bedienen zum Heile des Vaterlandes, hatte schon ein Jahr früher Vergniaud ermahnt. Die Versammlung forderte in der That, dass ihr über diese Motion Bericht erstattet werde. Die Preise spotteten aller Erlässe; die Klagen, dass die Gesetze über das Maximum nicht beachtet würden, verstummten nicht, selbst in Paris, unter den Augen des Conventes, band man sich daran nicht.

Nur die Schreckensherrschaft vermochte an der Durchführung solcher Decrete festzuhalten. Robespierre und sein Anhang fielen, der Convent gab indess nicht allsogleich das adoptirte System auf. Noch im November 1794 nahm man eine neue Fixirung der Preise vor. Erst am 22. December wagte man einen Angriff gegen die Bestimmungen der Maximumdecrete; zwei Tage darauf hob ein Decret dieselben sammt und sonders auf, die Freiheit des Handels und Verkehres wurde wieder hergestellt. Das Gesetz vom 31. October 1796 erneuerte im Grunde genommen nur die gegen England erlassenen Gesetze, obgleich die Ansicht aufdämmerte, dass die bisher befolgten Maassnahmen den Absatz englischer Artikel nicht gehindert hatten, nur dass sie nicht im Wege des legitimen Verkehres eingeführt wurden. Nach dem neuen Gesetze musste für jeden Artikel ein Ursprungszeugniss nachgewiesen werden, wodurch der Beweis erbracht werden sollte, dass er einem Lande entstamme, mit dem Frankreich sich nicht im Kriege befand. Allein was der Schreckensherr-

schaft des Conventes nicht gelungen war, vermochte das Directorium gewiss nicht zu bewerkstelligen. Englische Waaren fanden nach wie vor Absatz in Frankreich, nur unter neutraler Flagge. Auch sonst war die Wirthschaftspolitik des Directoriums nicht darnach angethan, um die Industrie zu heben, den inneren Verkehr zu beleben. Die Lage der Finanzen war eine schauderhafte. Von den seit 1790 emittirten Assignaten im Betrage von 48 Milliarden waren Anfangs 1796 noch 30 Milliarden in Circulation; im September 1795 gab man 4000 L. Assignaten für einen Louisd'or, im Februar 7200; kurz darauf wurden sie im Verkehre gar nicht mehr angenommen [1]). An Stelle der Assignaten traten Teritorialmandate. Auch diese wurden in solcher Menge emittirt, dass sie in kurzer Zeit beträchtlich im Werthe sanken und fast keine Annahme fanden. Dazu kam, dass der Staat seinen anderweitigen Verpflichtungen nachzukommen nicht im Stande war und sich kurz und gut zum Bankerott bequemte. Man bot den Staatsgläubigern für zwei Drittel ihrer Rente Bons, die zum Ankauf von Nationalgütern verwendet werden konnten, das letzte Drittel sollte im grossen Buch frei eingetragen werden (Gesetz vom 30. September 1797). Die ausgegebenen Bons entwertheten indess ebenso rasch wie das früher emittirte Papiergeld.

Handel und Verkehr litten unter diesen Zuständen entsetzlich. Der auswärtige Handel war durch den Krieg auf ein Minimum reducirt, die Zölle warfen fast nichts ab, die directen Abgaben lieferten verhältnissmässig geringe Erträgnisse. Das Directorium schritt an die Wiedereinführung indirecter Abgaben und ergriff einzelne Maassnahmen, der darniederliegenden Industrie aufzuhelfen. Die gesetzgebenden Körper votirten 4 Mill. zur Unterstützung derselben, der vierte Theil sollte der Stadt Lyon zugewiesen werden, welche unter den Calamitäten damaliger Tage besonders litt. Die Summen wurden verausgabt, ohne der Industrie sonderlich viel zu helfen. Man forderte abermals 2 Mill. zu diesem Zwecke, man rief die Industrieausstellungen ins Leben, gewährte Auszeichnungen, — ein industrieller Aufschwung war nicht bemerkbar.

[1]) Levasseur „Les finances de la France sous la Révolution" dans le compte-rendu des séances et travaux de l'Académie des Sciences mor. et pol. année 1859.

4. Bessere Zeiten schienen unter dem Consulate anzubrechen. In fast allen Zweigen der Staatswirthschaft wurde dem chaotischen Wirrwarr ein Ende gemacht. Das Steuersystem Frankreichs ist das schlechteste in Europa, erklärte Napoleon dem Staatsrathe. Unter dem Gefühle der Sicherheit lebte die Industrie wieder auf, die Ordnung im Staatshaushalte blieb nicht ohne Einfluss auf die Privatthätigkeit. Männer wie Chaptal, Monge, Berthollet, Fourcroy gründeten die Gesellschaft zur Unterstützung der nationalen Industrie, welche unter dem ersten Kaiserreiche für die Gewerbsthätigkeit in erspriesslicher Weise wirkte. Napoleon selbst widmete den Angelegenheiten des industriellen Lebens eine unermüdliche Sorgfalt. Die Industrieausstellungen der Jahre 1801 und 1802 zeigten in fast allen Zweigen erheblichen Fortschritt. Die statistischen Daten damaliger Tage lieferten indess den traurigen Beleg, dass die Industrie während der Revolutionszeit durch jene Englands ungemein überholt worden war. Wie in allen Ländern, wo die Papiergeldwirthschaft eine Zeit lang im üppigsten Flor stand, hatten einige Industriezweige allerdings an Ausdehnung gewonnen, aber sie beruhten auf einer künstlichen Basis, durch hohes Agio und ungemessenen Schutz zeitweilig unterstützt, und die Gefahr lag nahe, dass sie im Wettkampfe mit den übrigen Nationen hart leiden dürften.

Der Friede von Amiens machte endlich dem langjährigen Kriege ein Ende. Frankreichs Waffen standen gegen keinen Feind zu Felde. Von dem Frieden, nach dem man sich längst gesehnt hatte, erwartete man Wiederaufleben des Gewerbfleisses, eine Neugestaltung der ungesunden wirthschaftlichen Verhältnisse. Jene vom Convente und Directorium erlassenen prohibitiven Maassnahmen hatten nun keinen Sinn mehr und eine Beseitigung derselben im Interesse des Verkehrs und der Industrie war dringend geboten. Wenn der kriegerischen Politik zwischen Frankreich und England dauernd ein Ende gemacht wurde, so mussten auch die Industrien beider Staaten sich mit dem friedlichen Wetterwerb begnügen. Männer, wie Cambacères, riethen dem ersten Consul den Abschluss eines Handelsvertrages mit England; das britische Cabinet unter Addington hatte ebenfalls dieses Ziel im Auge. Die Hoffnungen schwanden bald. England forderte Rückkehr zum Vertrage von 1786. Bonaparte wünschte den Abschluss eines neuen, den Zeitumständen entsprechenden Ueber-

einkommens. Die Forderung war nicht ungerecht. Die Verhandlungen zogen sich indess in die Länge, der politische Horizont umwölkte sich und neue Differenzen führten zu einem abermaligen Ausbruche des Krieges, der eine handelspolitische Aussöhnung der fernen Zukunft überliess.

Englands Suprematie müsste gebrochen, sein Handel vernichtet werden, war die Parole Napoleons. Auf dem Continente erlitten wohl England und seine Verbündeten Niederlagen über Niederlagen, auf dem Meere begründete der Inselstaat seine unbeschränkteste Herrschaft; nach der Schlacht von Trafalgar stand keine Seemacht dem mächtigen Eilande gegenüber. Von nun an lag den commerciellen Maassnahmen und handelspolitischen Decreten des Imperators nur der eine Gedanke zu Grunde, England zu Grunde zu richten, seinen Handel und seine Industrie gänzlich lahm zu legen. Am 22. Februar 1806 wurde ein Decret erlassen, welches die Einfuhr der Baumwollgewebe und der Wolle mit 60 Fr. per Ctr. belegte, und einige Tage später, am 4. März, erschien ein neues Decret, wornach Cacao 200 Fr. (für 100 Kilogramm), Kaffee 150 Fr., Baumwolle 600—800 Fr. zahlen sollte. Es waren dies blos Vorläufer jenes handelspolitischen Systemes, welches nach der Niederwerfung Preussens in grossartiger Weise durchgeführt und für dessen Verwirklichung das gesammte Europa gewonnen werden sollte und in der That eine Zeit lang auch fast gewonnen wurde.

Das berühmte Decret Napoleons vom 21. November 1806 eröffnete die Reihe: Die britischen Inseln wurden für blockirt erklärt; aller Verkehr und Briefwechsel mit den britischen Inseln wurde verboten; alle englischen Unterthanen, ohne Unterschied des Standes, sollen zu Kriegsgefangenen gemacht werden, wenn sie sich in Ländern betreten lassen, die von französischen Truppen oder Bundestruppen besetzt sind. Magazine und Waaren, welche englischen Unterthanen gehören, sollen für gute Prise erklärt werden. Kein Schiff, welches unmittelbar von England und seinen Colonien kommt, soll in irgend einen Hafen zugelassen werden, und jedes Schiff mit Beschlag belegt werden, welches diesen Vorschriften entgegenhandelt. Diese Bestimmungen wurden durch das sogenannte erste Mailänder Decret vom 23. November 1807 noch verschärft. Hiernach sollten alle Schiffe, die vor ihrer Ankunft in französische Häfen aus irgend einem Grunde in England

gewesen sind, mit aller und jeder Ladung in Beschlag gelegt werden. Eine scharfe Visitation wurde angeordnet, und falls sich nur ein Verdacht über den Ursprung der Ladung ergab, wurde sie so lange in Verwahrung genommen, bis erwiesen worden war, dass sie weder von England, noch seinen Colonien kommt.

Die englische Regierung ergriff Repressalien. Bereits am 7. Januar 1807 wurde jedem neutralen Schiffe bei Strafe der Confiscation das Einlaufen in einen französischen oder unter französischem Einfluss stehenden Hafen untersagt. Und als Napoleon durch ein Decret aus Warschau die englischen Waaren in den Hansestädten confisciren liess, erklärte England die Elbe, Weser und Ems, da der Feind deren Schifffahrt beherrsche, für streng blockirt. Der Geheimrathsbefehl vom 11. November 1807 erneuert die Blockadeerklärung von Seiten Englands gegen alle Häfen, von denen die englische Flagge ausgeschlossen sei; jedes Schiff, welches mit französischen Ursprungserzeugnissen beladen ist, sei zu confisciren. Nur den Neutralen, die ihre Häfen der englischen Flagge nicht verschlossen, bleibe verstattet, direct zwischen den feindlichen Colonien und ihrem eigenen Vaterlande zu fahren, und sich dort mit Colonialwaaren zu versorgen; alle übrigen Schiffe, die mit den blockirten Häfen handeln wollen, sollten erst in einem Grossbritannien unterworfenen Hafen einlaufen, um dort eine Abgabe, in der Regel 25 % vom Werthe der Ladung, zu zahlen. Kaum war der englische Geheimrathsbefehl erschienen, erliess Napoleon das zweite Mailänder Decret vom 17. December 1807. Es verordnet, dass jedes Schiff, das, welcher Nation auch angehörig, eine Untersuchung von englischen Schiffen geduldet, oder sich einer Anlegung in England unterworfen hat, oder irgend eine Steuer der englischen Regierung bezahlt, schon dadurch allein für denationalisirt betrachtet sei, das Recht seiner Flagge verliere und für englisches Eigenthum anzusehen sei. Dem französischen Systeme traten im Tilsiter Frieden Preussen und Russland bei. Portugal erklärte am 20. October 1807, dass seine Häfen den englischen Schiffen verschlossen bleiben sollen. Dänemark folgte in der Allianz von Fontainebleau am 31. October 1807, und Oesterreich trat am 18. Februar 1808 zu.

Die energischesten Maassregeln vermochten jedoch nicht den englischen Schleichhandel völlig zu unterdrücken. Die strengste militärische Organisirung der Zollbrigaden, die schärfsten polizei-

lichen Verfügungen und Strafen, die Anordnung einer Generalconfiscation aller englischen Colonialwaaren und Fabrikate, fruchteten nichts. Denn der Schleichhandel war auf die trefflichste Weise über ganz Europa organisirt [1]). Altona war während der Neutralität Dänemarks Hauptentrepôt für den Norden. Von hier wurden die Waaren nach Hamburg gebracht und dort als amerikanisches Eigenthum verkauft. Später, nachdem Dänemark dem französischen Systeme beigetreten war, brachte man die verbotenen Waaren von Schweden nach Russland und Preussen, und nach der Besetzung Helgolands durch England ward dies die Zwischenstation für den verbotenen Handel. Bremen und Hamburg vermittelten den Verkehr ins Innere Deutschlands, Stettin brachte von Stockholm britische Colonialwaaren [2]). Selbst nach Frankreich konnten englische Waaren eingeschmuggelt werden. Für die südlichen Gegenden besorgten Malta und Sicilien den Schleichhandel. Ueberdies war es eine factische Unmöglichkeit, eine Controle herzustellen.

Napoleons Bestreben war seit dem Jahre 1808 noch mehr als bisher darauf gerichtet, verschiedene Küstenstriche dem französischen Reiche einzuverleiben. Welche politischen Gründe auch dabei obgewaltet haben mögen, ein Hauptmotiv war gewiss, dass der Kaiser dadurch dem englischen Handel noch mehr an den Leib rücken wollte, da er sich überzeugt hatte, dass seine Verbündeten nur eine nachsichtige Controle führten. Als Grund der Einverleibung Anconas, Urbinos, Mazerratas und Camerinos mit dem Kirchenstaate, und Parmas, Piacenzas und Toscanas mit Frankreich wird angegeben, „dass die ganze Küste des Mittelmeeres zu dem grossen Reiche gehören müsse, weil namentlich Livorno durch Hebung englischer Waaren Ursache zu Klagen gegeben habe“. Auch die Einverleibung Hollands hatte darin den Grund, weil der König Ludwig den Schleichhandel heimlich begünstigte (9. Juli 1810). Die einige Monate später erfolgten Reunionen deutscher Gebiete mit Frankreich (3. December 1810) rechtfertigte man durch die Erklärung, dass Frankreich die Mün-

[1]) Vgl. Kisselbach „Die Continentalsperre in ihrer ökonomisch-politischen Bedeutung“ S. 120 ff.

[2]) Vgl. Luden's „Nemesis“ IV. S. 584. Dominikus „Ueber das sogenannte Continentalsystem zu Erfurt“.

dungen aller Flüsse, die dieses Gebiet durchströmen, beherrschen müsse, weil nur so der von Helgoland aus getriebene Schleichhandel zu vernichten und die Verbindung mit der Ostsee zu sichern sei. Ueberdies wurden noch andere Länder, welche bisher den englischen Waaren geöffnet waren, in den Kreis des Continentalsystems hineingezogen. Nach dem Frieden zu Friedrichshamm verschloss Schweden seine Häfen dem Inselreiche und nur Salz und die unentbehrlichsten britischen Colonialwaaren durften fernerhin eingeführt werden. Aber auch auf diesen Vorbehalt verzichtete Schweden in dem Frieden mit Frankreich vom 6. Januar 1810.

Politische Verhältnisse, hauptsächlich die Rücksicht auf Amerika, zwangen Napoleon, die Decrete von Mailand und Berlin speciell für amerikanische Schiffe aufzuheben. Das energische Auftreten des Präsidenten James Madisson hatte dies zu Stande gebracht. Dem Schleichhandel amerikanischer Schiffe war damit Thür und Thor geöffnet. Freilich nur mit Colonialwaaren, denn englische Fabrikate, deren Ursprung leicht zu erkennen war, da die amerikanische Industrie sich damals noch in den Windeln befand, wurden nach wie vor confiscirt. Um das den Amerikanern gemachte Zugeständniss zu paralysiren und englischen Colonialwaaren den Absatz auf dem Continente schlechterdings abzuschneiden, belegte Napoleon alle Colonialproducte in dem Tarife von Trianon mit unerschwinglichen Zöllen. Hiernach wurden die Abgaben durchschnittlich um das Vierfache erhöht [1]). Das kaiserliche Decret von St. Cloud vom 27. September 1810 vermehrte noch die Zahl der Waaren um ein Beträchtliches [2]). In Italien, Neapel, dem Rheinbunde, dem Herzogthum Warschau und Preussen wurden jene Tarife ebenfalls eingeführt.

Auf die Einfuhr verbotener Waaren wurden grosse Strafen gesetzt; man errichtete Prevotalhöfe und Zolltribunale, welche die

[1]) Baumwolle von Brasilien, Bahia, Surinam, Demerari und Georgien zahlte der metrische Quintal (= 216 Leipziger Pfund) 800 Fr. Von der Levante seewärts 400. Ueber Köln, Koblenz, Mainz und Strassburg 200 Fr., aus andern Ländern mit Ausnahme Neapels 600 Fr. Rohrzucker 300, Kaffee 400, Indigo 900, Cacao 1000, Cochenille 2000, Muscatnuss 2000 Fr. u. s. w.

[2]) Dies Decret belegte mit Zöllen amerikanische Pottasche, Häute, Thran, Stockfische und gedörrte Fische, Schildpatt, Perlmutter, amerikanischen Reis, Vanille, Rhabarber, Ipecacuanha u. s. w.

Schmuggler auf die Galeeren schicken konnten. Man triumphirte nicht über die Contrebande. Die Regierung selbst sah sich genöthigt, wie ein geistreicher Franzose richtig bemerkte, Schmuggler zu werden [1]). Durch Licenzen ertheilte sie den Rhedern die Erlaubniss, mit den feindlichen Häfen in Verbindung zu treten, und der Licenzenverkauf wurde nun eine Einnahmsquelle des Staates. Einsichtige, mit den wirthschaftlichen Gesetzen vertraute Staatsmänner sahen auch das Bedenkliche des ganzen handelspolitischen Systems [2]); dass die Industriellen jede prohibitive Maassregel mit Jubel begrüssten, war bei der mangelhaften Bildung, welche damals fast allgemein war, nur zu erklärlich. Die Fabrikanten aller Zeiten und Orten haben in theilweiser Verkennung ihrer eigenen Interessen nach dem Monopol gehascht.

Andererseits scheint es im Plane des Kaisers gelegen zu haben, Frankreichs industrielle Bedeutung über das continentale Europa für die Dauer festzustellen. Der Continent sollte sich mit Ackerbau beschäftigen und die Pflege der Industrie Frankreich überlassen. Die Maassregeln, welche zur Hebung der industriellen Production ergriffen wurden, zeugen von keinem erleuchteten Geiste. Die Gesetzgebung athmet auch in Bezug auf Volkswirthschaft jenen militärischen Charakter, welchen das gesammte Kaiserreich nach allen Richtungen so gerne zur Schau trug. Die Arbeit wurde unter polizeiliche Aufsicht gestellt und mancherlei Decrete bannten die Industrie in festumschriebene Geleise. Man erneuerte theilweise jene Reglements, welche in früherer Zeit vielleicht ohne Nachtheil zur Anwendung gekommen waren. Colbert, dem man die Einführung derselben verdankt, wollte sie nur deshalb festgehalten wissen, weil sie seiner Zeit die besten anerkannten Mittel und Wege zur Emporbringung der Industrie schienen; nichts lag ihm ferner, als dauernde Festhaltung dieser Reglements für alle Zukunft. Mehrere Handelskammern befürworteten mit engherziger, zunftmässiger Beschränktheit die abermalige Einführung derselben, und obwohl andere, unter ihnen namentlich die Handelskammern von Sedan, Elbeuf, Verviers und Aachen mit Entschiedenheit die Nothwendigkeit der Wieder-

[1]) Levasseur „De l'Esprit des Tarifs français“ im Journal des Économistes 1860 Bd. 26, p. 188.

[2]) Vgl. das einsichtige Urtheil von Mollien „Mémoires d'un ministre du Trésor“ III p. 133.

einführung derselben in Abrede stellten und die Falschheit der gegnerischen Angaben nachwiesen, so trat die kaiserliche Regierung dennoch den reglementssüchtigen Handelskammern bei. Das Bevormundungssystem war so ganz nach dem Geschmacke des Imperators. Auf Antrag des Staatsrathes wurden durch mehrere Decrete die Qualitäten des Zeuges, die Zahl der Fäden, Länge und Breite des Tuches, dessen Stempel, die Farbe des Saumes festgestellt; ja es wurde sogar beliebt, jene Häfen namhaft zu machen, über welche ausschliesslich die Ausfuhr erlaubt war [1]. Die Seifenfabrikanten Marseilles jammerten, dass man nicht mehr Olivenöl und Talg ausschliesslich zur Fabrikation der Seife verwende, und durch die Beseitigung der Reglements die Production rückgegangen sei; vergebens bewiesen die Chemiker das Gegentheil, man gab jenen Recht. Alle Gewerbe unterlagen Präventivreglements, obrigkeitliche Erlaubniss war zur Ausübung einer jeden industriellen Thätigkeit erforderlich. Dazu kam, dass Jene, welchen eigentlich die Ueberwachung der Arbeit und die Durchführung der kaiserlichen Decrete anvertraut war, von dem Geschäfts- und Industriebetriebe nichts verstanden und auch der Natur der Sache nach nichts verstehen konnten.

Die Zahl der Fabriken steigerte sich wohl, aber die gesammte Industrie gerieth in eine ganz unnatürliche Bahn. Es nahmen wohl einzelne Zweige einen gewissen Aufschwung, aber es ist nicht nachzuweisen, dass gerade die Prohibition die Ursache gewesen, und im Vergleiche mit dem gewaltigen Essor der englischen Industrie, müssen die Fortschritte der französischen unbedeutend genannt werden. Die Regierung kam jedoch andererseits den Wünschen und Forderungen der Industriellen in bereitwilliger Weise nach und unterstützte dieselben durch Prämien, Vorschüsse und Darlehen, und selbst Unternehmungen, welche von vornherein als unwirthschaftlich bezeichnet werden mussten, nahmen den Staatssäckel in Anspruch. Man schätzt die Summen, welche der Industrie von der kaiserlichen Regierung als Darlehen zukamen, auf 18 Mill. Fr., wovon etwa die Hälfte wieder rückgezahlt wurde. Es war einer der Lieblingsgedanken Napoleons, zu dessen Realisirung er Alles zu thun bereit war, die französische Industrie mit der englischen concurrenzfähig zu machen.

[1]) Decrete vom 21. September 1807 und 9. December 1810.

Der mit grossartigem Verstande begabte Kaiser war den Projecten und Plänen von Abenteurern und Charlatanen zugänglich, welche unermüdlich mit Vorschlägen waren. Bald sollte Baumwolle in Frankreich angebaut werden, bald wollte man Versuche mit Zucker und Kaffee machen. Der Boden Frankreichs, meinte man, sei zu Allem geeignet.

Man muss indess anerkennen, dass trotz vieler Missgriffe viel Heilsames geschah. Die Einrichtung der Industrieausstellungen war ein glücklicher Gedanke, die Bemühungen der Regierung, die Maschinenfabrikation einzubürgern, verdienen alle Anerkennung. Um die Leinwand- und Battistfabriken von St. Quentin und Valenciennes in die Höhe zu bringen, schrieb Napoleon einen Preis von einer Million für die Erfindung der besten Maschine aus. Viele Industriezweige, welche durch staatliche Unterstützung in Frankreich begründet oder verbessert wurden, haben sich später, auf eigenen Füssen stehend, weiter entwickelt; so die Uhrmacherei, Blechfabrikation, die Erzeugung von Krystallglas, Runkelrüben-Zuckerfabrikation u. dgl. m.

5. Es schien, dass die Restauration das strenge handelspolitische System des Kaiserthums mildern würde. Von Ludwig XVIII. war es überdies bekannt, dass er während des Exils mit wirthschaftlichen Studien sich beschäftigt hatte. Der Graf von Artois erliess einige Tage nach seiner Ankunft in Paris eine Anzahl höchst wichtiger Verordnungen. Er hob jene Decrete auf, welche bisher den Seeverkehr gehemmt hatten (Ordonnanz vom 23. April 1814) und setzte den Zoll auf Colonialwaaren um ein Beträchtliches herab. Man beeilte sich, durch diese Maassnahmen der englischen Regierung gefällig zu sein, welche an der Wiederherstellung der vertriebenen Königsfamilie den hervorragendsten Antheil hatte. Diese Verfügungen erfreuten sich jedoch der Zustimmung der betheiligten Kreise nicht. Petitionen liefen ein, welche die Erhaltung des Bestehenden befürworteten. Die Fabrikanten sprachen von einem Rechte auf Schutz, wie man später vielfach von einem Rechte auf Arbeit sprach. Die Regierung liess sich anfangs nicht beirren. Der Finanzminister des Königs, Baron Louis, kündigte für die nächste Session wesentliche Reductionen der bestehenden Zollsätze an, und fügte die bedeutsame Erklärung hinzu, dass die Prohibition jeden Wetteifer vollständig ertödten würde und nur jene Industrien Zollerhöhungen hoffen könnten, deren zeit-

weilige Inferiorität dies erheische. Diese richtigen Ansichten wurden bald aufgegeben. Die Stimmen, welche sich über die Zollangelegenheiten, Beschützung und Beschirmung der Industrie vernehmen liessen, schüchterten die Regierung ein, mit Anträgen vor die Kammern zu treten. Die Herabsetzung der Zölle auf Rohproducte, namentlich auf Colonialwaaren, rief Reclamationen der Industriellen hervor. Die Fabrikanten erklärten, sie seien ruinirt, indem die in ihren Magazinen aufgespeicherte Waare im Preise sinke, forderten keck 30 Mill. Entschädigung und das Verbot der Garn- und Gewebeeinfuhr für Baumwollenartikel. Letzteres wurde ihnen gewährt. Die metallurgische Production schrie ebenfalls um Schutz. Ludwig XVIII. war in den Tuilerien noch nicht warm geworden, und schon überreichten die Eisenhammerbesitzer ein Memoire, worin kräftige Maassregeln zur Beschirmung dieses gefährdeten Industriezweiges erbeten wurden. Die Bittsteller, unter welchen zwei Prinzen, wurden zufriedengestellt, da ein Zoll von etwa 50 % ad valorem das englische Eisen von französischem Markte fernhalten sollte [1]. Fast alle Errungenschaften der revolutionären Epoche auf dem Gebiete der Wirthschaft standen sammt und sonders in Frage. Die Einrichtungen der letzten Jahrzehnte fanden bei den strengen Legitimisten keine Gnade. Die alte Ordnung sollte um jeden Preis wieder hergestellt werden. Die Revolution hatte die Arbeit von aller Vormundschaft befreit: die Budgetcommission der unauffindbaren Kammer wies auf die Nothwendigkeit der Wiederherstellung der alten Zünfte und Genossenschaften hin. Nur die entschiedene Opposition der Handelskammern rettete das Land. Die Ueberzeugung, dass die Freiheit der Arbeit am meisten zum Aufschwung der Industrie beigetragen hat, war in alle Schichten der Bevölkerung gedrungen und die Bestrebungen der Rückschrittsmänner um jeden Preis blieben erfolglos.

Die Majorität der Kammern, zumeist aus Grossgrundbesitzern und Fabrikanten bestehend, war protectionistisch gesinnt. Mit besonderer Liebenswürdigkeit stimmte der Industrielle für die Beschützung des Ackerbaues und der Landwirth für die Beschirmung der Industrie. Dazu kam, dass das Beamtenthum damaliger Tage, in den Schutzmaassnahmen grossgezogen, mit

[1] M. Amé „Tarifs des douanes“ Chap. XVIII.

Erleichterungen und Herabsetzungen der Zölle sich nicht befreunden konnte und daher die Schutzzöllner bereitwillig in ihren Forderungen unterstützte. Wenn man einzelne Acte der Gesetzgebung durchgeht, so muss man sich billig über den Mangel aller wirthschaftlichen Kenntnisse verwundern. Im Jahre 1816 z. B. verschärfte man die Gesetzgebung, und gestattet Fabrikanten die Waarenlager der Kaufleute nach auswärtigen Stoffen zu durchsuchen, wobei ihnen Zollagenten assistirten. Welche Rücksichtslosigkeiten hiebei unterliefen, bedarf einer weitläufigen Auseinandersetzung nicht. „Ein Magazin von Nouveautés," sagt Chevalier, „hat z. B. Waaren ausgelegt, die ein Agent für Waaren fremden Ursprungs hielt, auf diesen einfachen Verdacht hin wurden die Waaren mit Beschlag belegt und von Bureau zu Bureau, von Comité zu Comité geschickt. Nach sechs Monaten hat man endlich die Ueberzeugung erlangt, dass die Beschlagnahme eine irrthümliche war und sendet dem Kaufmann die Waaren zurück. Es waren unglücklicher Weise Frühjahrsstoffe, die der Eigenthümer im November, wo sie vielleicht drei Viertheile ihres Werthes verloren hatten, zurück erhielt" [1]).

Das Bedürfniss der Regierung, sich eine Majorität in den Kammern zu sichern, bewog sie, von ihren handelspolitischen Reformplänen abzugehen und sich den Wünschen der Industriellen anzubequemen. Gesonnen das System der Verbote gänzlich zu verlassen, wurde sie binnen wenigen Jahren anderer Ansicht und erklärte, dass die in anderen Staaten ergriffenen Maassnahmen es rechtfertigen, wenn Frankreich der Prohibition nicht ganz entsage. Der Convent, von dem Principe der Gleichheit ausgehend, hatte die Freihäfen von Marseille, Dünkirchen und Bayonne beseitigt. Unter dem Consulate und Kaiserreich schien

[1]) Chevalier „Examen du Système protecteur." Paris 1852. Von welchen Ansichten man in den Kammern ausging, möge folgende Stelle aus einem Berichte vom Jahre 1814 documentiren. En principe d'économie politique les douanes sont établies pour assurer la prospérité des manufactures, pour faire fleurir l'industrie nationale. Elles sauvent le commerce en donnant aux fabricants français, par des prohibitiones ou des droits sur les productions de l'industrie étrangère, l'avantage de la concurrence dans le marché intérieur; elles sont utiles au consommateur en lui assurant à moindre prix les marchandises qui se fabriquent extérieurement avec des matières premières indigènes, que l'étranger accaparerait sans la prohibition à la sortie

man nach dem Frieden von Amiens geneigt, die früheren Verhältnisse herzustellen, aber die Erwägung, dass diese Orte zu Schmugglerdépôts für englische Waaren werden könnten, bewog die Regierung, keine Aenderung eintreten zu lassen. Seit 1814 wurde die Freihafenfrage wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Besonders für Marseille wurden im Lande Stimmen laut und am 4. November legte die Regierung den Kammern einen hierauf bezüglichen Gesetzesentwurf vor, der auch Annahme fand; die Gewährung eines Freihafens in Dünkirchen wurde jedoch abgelehnt. Die grossen Begünstigungen, welche Marseille eingeräumt wurden, erschienen mit Rücksicht auf die Stellung Triests, Genuas und Livornos geboten.

Die Regelung des Getreideverkehres war von jeher ein höchst bestrittenes Thema der Legislation. Während die Theorie in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts sich für die unbedingteste Freiheit aussprach, stiess die Erleichterung des vielfachen Beschränkungen unterliegenden Handels mit Ackerbauerzeugnissen auf grossen Widerstand. Turgot's darauf gerichtete reformatorische Thätigkeit scheiterte kläglich, und erst die constituirende Versammlung gab durch Beschluss vom 29. August 1789 den Handel mit Getreide im Innern Frankreichs frei, ohne jedoch bei der Bevölkerung sonderlich Anklang zu finden. Mehrere im Jahre 1810 erlassene Decrete verboten die Ausfuhr, während die Einfuhr gestattet blieb. Sowohl die Ansichten der Ackerbautreibenden als auch der Industriellen gingen diesbezüglich auseinander; jene heischten freien Verkehr, diese Verbote. Die Restauration verlegte sich auf das Vermitteln. Der am 13. September 1814 vorgelegte Gesetzesentwurf hielt die freie Einfuhr aufrecht, beschränkte jedoch die Ausfuhr, wenn der Preis des Getreides eine bestimmte Höhe erreicht hatte. Zu diesem Behufe wurde Frankreich in drei Zonen getheilt und 19, 21 und 23 Fr. als die Grenze bezeichnet, bis zu welcher Getreide exportirt werden konnte. Obgleich einige Vertreter der agricolen Districte gegen dieses Gesetz auftraten und Einfuhrbeschränkungen forderten, drang die Regierung mit ihren Vorschlägen durch. Fiscalische Rücksichten führten zwei Jahre später durch das Gesetz vom 28. April 1816 zur Einführung eines Zollsatzes für Getreide und Mehl von 50 Centimes für den metrischen Centner. Ein ganz neues System wurde für den Getreidehandel im Jahre 1819

inaugurirt. Das Gesetz vom 16. Juli bestimmte, dass für jeden Hectoliter Getreide, auf fremden Schiffen eingeführt, 1 Fr. 25 Centimes fixer Zoll gezahlt werden sollte, auf französischen Schiffen entrichtete man blos 25 Centimes. Ferner, erreicht der Preis des Getreides in den Departements der ersten Zone 23 Fr., in der zweiten 21 und in der dritten Zone 19 Fr., so sollte für jeden Hectoliter Getreide ausser dem fixen Zolle noch 1 Fr. entrichtet werden, ohne Rücksicht darauf, ob französische oder fremde Schiffe die Einfuhr bewerkstelligen. Sank der Preis des Getreides unter 23, 21 oder 19 Fr., so wurde für jeden Franc 1 Fr. mehr gezollt, bis der Preis des Getreides auf 20, 18 und 16 stand, wo sodann eine jede Einfuhr verboten ward. Durch dieses Gesetz, welches Decazes in der Kammer mit grosser Beredtsamkeit vertheidigte, glaubte man der Concurrenz Russlands, dessen Getreide auf den europäischen Märkten eine grosse Rolle zu spielen begann und seit dem Frieden in Toulon und Marseille in grösseren Massen erschien, begegnen zu können. Die Weisheit des Ministeriums und der Kammern bewährte sich zum grossen Leidwesen der französischen Ackerbauer nicht. Man hoffte auf ein Steigen der Preise, das Gegentheil trat ein; 1819 und während des ersten Vierteljahres im folgenden Jahre sanken in Folge trefflicher Ernten die Getreidepreise, und auch die Einfuhr schien durch das neue Gesetz nicht beseitigt. Das Gesetz vom 7. Mai 1820 verdoppelte den Einfuhrzoll für das auf fremden Schiffen importirte Getreide. Schon 1821 schritt man zu einem neuen Getreidegesetz. Eine neue Eintheilung der Grenzdepartements in vier Classen wurde bewirkt und bestimmt, dass jede Einfuhr verboten sein sollte, wenn der Preis des Getreides in der ersten Zone unter 24, in der zweiten unter 22, in der dritten unter 20 und in der vierten unter 18 sinken würde. Jede Ausfuhr war prohibirt, wenn der Preis des Getreides jene Höhe um 2 Fr. überschritt, bis zu welcher die Einfuhr überhaupt erlaubt war [1]).

Die rückläufige Bewegung auf dem Gebiete der Getreidegesetzgebung konnte naturgemäss nicht ohne Rückwirkung auf die Industrie bleiben. Das Gesetz vom Jahre 1820 trug lautgewordenen Forderungen Rechnung, indem es für Eisen- und Stahlwaaren hohe Zollsätze festsetzte, die Einfuhr von Nanking

[1]) Vgl. in Ersch und Gruber's Encyklopädie, Artikel Getreide.

auf fremden Schiffen, ferner jene indischer Seidengewebe verbot, den Zoll auf Blech, Alaun, Soda, Natron u. dgl. m. erhöhte. Schlachtvieh war seit 1814 mit einem Zollsatze von $3._{33}$ Fr. per Stück belegt; der Minister beantragte eine Erhöhung auf 33 Fr.; die Grundbesitzer verlangten 77—110 Fr.; die Kammer schlug einen Mittelweg ein und votirte einen Zollsatz von 50 Fr. und mit den Decimes von 55 Fr., und die Regierung fügte die Versicherung hinzu, dass wenn dieser Satz keinen genügenden Schutz gewähren sollte, sie durch Ordonnanzen provisorisch nachhelfen würde! Die Preise der Wolle standen zeitweilig niedrig, worauf die Einfuhr ohne Einfluss war, da fremde Wollen in geringeren Massen auf dem französischen Markte erschienen. Dennoch forderte man eine Erhöhung des Zollsatzes; Einige verlangten sogar eine Steigerung um 100 %. Die Kammer befriedigte nur zum Theil diese Wünsche, sie erhöhte die Zölle auf Wolle, frisches und gesalzenes Fleisch, auf Talg, Oel u. s. w. Die südwestdeutschen Staaten drohten mit Repressalien, ohne jedoch Eindruck zu machen.

Diese Beispiele mögen genügen, die Zollgesetzgebung der Jahre 1820 und 1822 zu kennzeichnen. Damit waren aber die Bestrebungen der betheiligten Kreise nicht abgeschlossen. Die Verdoppelung des Zollsatzes auf gemeine Wolle hatte die Hoffnungen der Schafzüchter nicht befriedigt; man erwartete ein Steigen der Preise und das Gegentheil trat ein. Schon bei den Budgetdebatten der folgenden Jahre wurden neue Klagen über den geringen Schutz der französischen Schafzucht laut. Die Regierung, anfangs wenig geneigt weiter zu gehen, als es durch das Gesetz vom Jahre 1822 geschehen war, liess sich dennoch bestimmen, durch die Ordonnanzen nachzuhelfen und die Zölle zu steigern. Wolle im Preise von $1._{2}$ Fr. per Kilogr. zahlte 40 Fr. für den Ctr., feine Wollen zum Preise von $7._{5}$ Fr. 240 Fr. Nach dem neuen Gesetze vom Jahre 1826 wurde ein Werthzoll von 30 % festgesetzt, zugleich aber gesetzlich Minimalpreise für gewisse Wollgattungen ausgesprochen, die bei der Erhebung des Zolles zu Grunde gelegt werden mussten, wodurch die Zollsätze in der Wirklichkeit 50 bis 60 % vom Werthe ausmachten. Nun forderten die Thierzüchter höheren Schutz, die Pferdezüchter und die Hopfenproducenten desgleichen, und Regierung und Kammern trugen bereitwilligst diesen Wünschen Rechnung. Der Tarif vom Jahre 1826 war

der letzte, der unter der Restauration zu Stande kam. Die Regierung gelangte zur Ueberzeugung, dass man mit Erhöhungen einhalten müsse, ja dass eine Umkehr dringend geboten sei; Russland, Spanien, Holland, Sardinien und Schweden, denen sich einige deutsche Staaten anschlossen, schritten ebenfalls zu Zollerhöhungen und Verboten französischer Waaren. Im Jahre 1828 wurde eine Commission mit der Untersuchung der Frage betraut; der Entwurf eines neuen Gesetzes war die Frucht der commissionellen Arbeiten, der jedoch in der Kammer nicht zur Discussion gelangte.

6. Auch während der Juliregierung wurde an dem handelspolitischen System nichts geändert, obgleich von einzelnen Ministern, selbst von anerkannten Schutzzöllnern, wie Thiers, Versuche gemacht wurden, wenigstens einzelne Auswüchse zu beschneiden. Der Widerstand, der jeder einzelnen Reformmaassregel entgegentrat, war ein ausserordentlicher, und da Louis Philipp zumeist in der Bourgeoisie eine Stütze zu suchen genöthigt war, so musste die Regierung bestrebt sein, die commerciellen und industriellen Kreise in guter Stimmung zu erhalten, und Behutsamkeit war um so mehr geboten, als man bei jedem Antrage an dem bestehenden System zu ändern, eine entschiedene Opposition wachrief. Das Gesetz vom 29. April, welches den Durchfuhrverkehr und die Entrepots regelte, war ein kleiner Fortschritt, als aber von der Regierung im folgenden Jahre ein Entwurf eingebracht wurde, wornach die Errichtung von Entrepots auch in einigen Landstädten gestattet sein sollte, erhob Marseille Widerspruch und nur mit Mühe gelang es dem verständigen Minister d'Argout die Zustimmung der Kammer zu erlangen. Dagegen missglückte das Streben desselben Staatsmannes eine Erleichterung in dem Getreideverkehr anzubahnen; der vorgelegte Entwurf ging aus den Berathungen der Kammer in einer Weise hervor, welche den von der Regierung verfolgten Tendenzen entgegen gesetzt war. Duchatel brachte den vollsten Ernst zu einer einschneidenden Reform mit, und nahm auch einen Anlauf, eine beträchtliche Herabsetzung der Zölle vorzunehmen. Die Seestädte begrüssten die Absichten des Ministers mit Freuden; die Fabriksstädte überschütteten ihn mit Vorwürfen und suchten den Beweis zu liefern, dass ihr Ruin die unvermeidliche Folge wäre. Die in den Dreissiger Jahren bewerkstelligten Aenderungen in dem Zolltarif sind auch

nicht das Ergebniss eines festen, durchdachten Planes, sondern zufällige Rücksichten gaben den Ausschlag [1]).

Politische und wirthschaftliche Interessen riefen den Plan einer Zolleinigung mit Belgien hervor. Dieses strebte nach Gewinnung eines Marktes, um für den Verlust des holländischen einen Ersatz zu finden. Die Bemühungen der französischen Regierung für einige belgische Artikel gewisse Begünstigungen zu erlangen, scheiterten an der Opposition der betheiligten industriellen Kreise; Sedan, Louviers und Elbeuf behaupteten, eine jede an Belgien gewährte Concession führe den Ruin der französischen Spinner und Eisenwerkbesitzer herbei. Aus diesem Grunde hatte man es auch im Jahre 1831 freudig begrüsst, dass die Vereinigung Belgiens mit Frankreich an dem Widerstand der europäischen Mächte gescheitert war. Aus politischen Rücksichten musste die Zolleinigung fallen gelassen werden. Die französische Regierung war jedoch geneigt, einen Handelsvertrag mit dem Nachbarlande abzuschliessen. Für die Einfuhr von Kohlen und Eisen erhielt Belgien eine differentielle Begünstigung; eine neue Convention stipulirte für belgische Leinen- und Hanfwaaren geringere Zollsätze, welche nach der Ordonnanz vom 26. Juni 1842 20 % ad valorem betrugen. Dafür machte sich Belgien anheischig, den Tarif auf Wein, Salz und Seide herabzumindern. Die französische Regierung zögerte mit der Vorlage an die Kammern bis zum Jahre 1845, da Belgien auch dem deutschen Zollvereine ähnliche Begünstigungen gewährte. Der Vertrag wurde heftig angegriffen, jedoch angenommen, da er schon am 15. August 1846 ablief, die gewährten Begünstigungen daher nicht von langer Dauer waren. Aehnlich erging es mit der am 28. August 1843 abgeschlossenen Convention mit Sardinien, wornach piemontesisches Schlachtvieh zu einem geringen Zollsatze zugelassen werden sollte, während französische Weine eine Begünstigung erhielten. Um die Opposition in der Kammer zu besiegen, sah sich Guizot genöthigt, die auf sechs Jahre festgesetzte Vertragsdauer durch ein neues Uebereinkommen auf vier Jahre herabzumindern, aber auch dann gelang es ihm nur mühselig die

[1]) Charakteristisch ist das Wort Glaiz-Bizoin's: La plupart de nos industries reçoivent une protection, non en raison de leur importance, mais en raison de l'importance des personnes qui les exercent.

Majorität zu erlangen, indem er aus der Annahme des Vertrages eine Cabinetsfrage machte. Wie machtlos die Regierung der Interessenherrschaft gegenüberstand, trat besonders bei den Debatten des Jahres 1846 zu Tage. Seit dem Beginne der Vierziger Jahre hatte nämlich die Importation des Sesams in beträchtlicher Weise zugenommen, wodurch den Olivenpflanzungen des Südens und dem Rapsbau des Nordens eine mächtige Concurrenz erwuchs. In der That säumten die Grundbesitzer nicht ihren Klagen läuten Ausdruck zu geben, und die Regierung brachte einen Entwurf ein, wornach der Eingangszoll auf Sesam um 10 % erhöht werden sollte. Hiemit war die Kammer nicht zufrieden; die Commission schlug einen Zollsatz von 18—19 % vor, die Kammer ging bis 40 %. Vergebens stemmte sich Berryer gegen eine derartige Maassregel; die Vertreter der betheiligten Kreise waren für Belehrung nicht zugänglich. Cannes forderte ein Verbot für die Einfuhr des Sesams, und selbst in Marseille, dem die erleichterte Zufuhr der Oelfrucht nur zum Vortheil gereichen konnte, waren die Ansichten getheilt. Die Regierung liess ihren eigenen Vorschlag in Stich und stimmte für die Erhöhung. Und als ihr in der Pairskammer die Gelegenheit geboten wurde, der ursprünglichen Regierungsvorlage zum Siege zu verhelfen, sprach die Regierung dagegen und befürwortete die Annahme der Beschlüsse der zweiten Kammer! Während der Julieregierung trat eine weitere Aenderung nicht ein, denn ein im Jahre 1847 vorgelegtes Project, eine mässige Tarifreduction vorzunehmen, gelangte nicht zur Debatte, da die Commission ihren umfangreichen, der Reform keineswegs günstigen Bericht erst kurz vor Schluss der Session vorlegte.

7. Die provisorische Regierung liess im Wesentlichen das Zollwesen intact. Ihre ganze Thätigkeit beschränkte sich darauf, einige Einfuhrverbote zu beseitigen, so für echten Nanking, nicht belegte grosse Spiegel, raffinirtes Jod, welchen Artikeln die Nationalversammlung bei der Bestätigung dieses Gesetzes noch Kochsalz hinzufügte. In der legislativen Versammlung brachte der Abgeordnete Saint-Beuve eine Reihe von Anträgen ein, welche eine gänzliche Umgestaltung der Handelspolitik bezweckten. Die seit der Mitte der Vierziger Jahre in Bildung begriffene Freihandelspartei, welche in dem Journal des Économistes, einer vom Anfang an vortrefflich geleiteten Zeitschrift, ihren Mittelpunkt

hatte, machte hier den ersten Versuch, sich in der Praxis Geltung zu verschaffen. Die Debatte war ungemein lebhaft und erregt, und schon dadurch interessant, dass Thiers in zwei Reden die freihändlerische Richtung bekämpfte und fast jene gemässigten Ansichten über Bord geworfen zu haben schien, zu denen er sich im Jahre 1834 bekannt hatte. Der Berichterstatter der Kammer, Limayrac, kam in seiner Arbeit zu dem Resultate, dass die Annahme der Vorschläge Saint-Beuve's nur das Land in Verwirrung bringen, alles Vermögen der Unsicherheit und Tausende von Arbeitern dem Elend preisgeben würde. Auch die Regierung sprach sich gegen die weitgehenden Tendenzen der Freihändler aus, und für sie war schon die Erwägung maassgebend, nicht in radicaler Weise vorzugehen, weil dadurch ein Ausfall von mehr als 70 Mill. in dem Zollerträgnisse entstanden wäre.

8. Mit dem zweiten Kaiserreich beginnt eine neue Aera der französischen Handelspolitik. Die erste Industrieausstellung zu London hatte die Ueberlegenheit der französischen Industrie in vielen Zweigen auf das klarste erwiesen und Napoleon, der durch seinen langjährigen Aufenthalt in England einen tiefen Einblick in das wirthschaftliche Leben gewonnen, war fest entschlossen, mit dem System der Protection und Prohibition zu brechen. Er hatte sich das verfassungsmässige Recht eingeräumt, den Tarif durch einfache Decrete provisorisch abändern und Handelsverträge abschliessen zu können. Von dieser Befugniss machte er, obgleich mit äusserster Vorsicht, reichlichen Gebrauch [1].

[1]) Durch Decrete wurden einige Zölle gemindert, wir erwähnen nur die wichtigeren. Das Decret vom 22. November 1853 setzte die Zölle auf Roh- und Schmiedeisen, Stahl und Kohlen herab, durch die Decrete vom 19. August 1854 und 16. Juli 1855 wurde eine Anzahl Rohstoffe und Hilfsmaterialien zollfrei zugelassen. Das Einfuhrverbot für nicht besonders tarifirte gebrannte Flüssigkeiten fiel am 22. September 1854, für Seefische am 17. October 1855, für gefärbte Wollengarne am 5. November 1856. Zeitweilig, d. h. immer für ein Jahr, aber nach Ablauf dieser Frist regelmässig verlängert, wurde die Getreideeinfuhr frei gegeben und die Zölle auf Wein, Spirituosen, Hülsenfrüchte, Reis, Hirse herabgesetzt. Der Zoll auf Eisenbahnschienen wurde durch Decret vom 27. Februar 1856 ermässigt, ein Jahr früher (Decrete vom 29. August und 17. October 1855) das Prohibitivsystem hinsichtlich der Werkzeuge, Maschinen und Wasserfahrzeuge zu Grabe geläutet. Das Jahr 1855 war besonders reich an Tarifänderungen, unter welchen die Herabsetzungen der Eisenzölle die wichtigsten sind. Schon im Jahre 1853 wurde, wie oben erwähnt, die Zollermässigung für Roh-, Material- und

Der Krieg mit Russland störte den ruhigen Gang der Gesetzgebung und veranlasste eine Reihe von Ausnahmsmaasregeln, die später ausser Kraft gesetzt wurden. Die Haltung des gesetzgebenden Körpers bei der Vorlage eines Entwurfes, um die provisorisch eingeführten Tarifreductionen in einem Gesetz zu fixiren, ermuthigte die Regierung zu einer Vorlage, welche die Beseitigung sämmtlicher Prohibitionen bezweckte, nachdem die Ausstellung des Jahres 1855 abermals glänzende Beweise von der hohen Stufe, welche die französische Industrie erklommen hatte, darlegte; diese vorgeschlagenen Maassregeln sollten, wie die kaiserliche Regierung in ihrer Begründung auseinandersetzte, den industriellen Triumphen die Weihe ertheilen. Absolute Verbote, heisst es in der Denkschrift, welche den am 9. Juli 1856 vorgelegten Entwurf begleitete, sind nicht mehr zeitgemäss. Schon in den Dreissiger Jahren habe man demgemäss mehrere Prohibitionen aufgehoben und durch Schutzzölle ersetzt. Nicht um die Einführung eines ganz neuen Systems handle es sich, sondern um Verallgemeinerung eines bisher für einzelne Fälle mit dem besten Erfolge angewendeten Grundsatzes. Der Schutz, den die hei-

Stahleisen ausgesprochen, das Decret vom 22. August 1855 reducirte die Zölle auf raffinirtes Gusseisen, geschmiedetes Eisen, Eisendraht, Stahl in Blechen und Stahldraht fast um 50 %; auch die Zölle für Eisenwaaren wurden ermässigt, wenn auch nicht in bedeutenderem Maasse. Das Decret vom 6. Januar 1855 gestattete die zollfreie Einfuhr von gewalztem Kupfer, soferne dasselbe zur Verfertigung von Kesseln und Maschinen verwendet und innerhalb sechs Monate wieder ausgeführt wurde. Mehrere unwichtige Rohstoffe wurden im Zolle herabgesetzt oder ganz befreit (16. Juli 1855); andere zwar unerhebliche Tarifänderungen fanden bei Zucker und Rosinen, bei Wachholder- und Heidelbeeren, Tafelfrüchten, bei Oelsaat, Oel und Fetten, bei Wallrath, Wolle, bei salpetersaurer Soda, Pottasche und Melasse statt. Der Ausfuhrzoll für Salz wurde aufgehoben und die in Ballast zur Ladung desselben eingelaufenen fremden Schiffe wurden von der Entrichtung des Tonnengeldes befreit. Die zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterialien gestattete ein Decret vom 17. October 1855 auf drei Jahre, und die Zulassung von Seeschiffen aller Art zur Nationalisirung gegen eine Abgabe von 10 % ad valorem. Die Surrogate der gewöhnlichen Brodfrüchte wurden im Eingangszolle herabgesetzt oder freigegeben, fremden Schiffen der Transport von Cerealien zwischen Frankreich und Algier gestattet, die Schiffsabgaben für Getreide beseitigt. Den Colonien wurde manche Erleichterung hinsichtlich der Einfuhr ihrer Producte gewährt, so für Branntweine und Liqueure, für Citronsäure und Vanille. Beschränkungen des Verkehres fanden indess auch statt. So z. B. das Verbot, Getreide aus Algier nach fremden Ländern auszuführen, ein Verbot der Ausfuhr von Kastanien und Kastanienmehl.

mische Industrie erfordere, werde durch die an Stelle der Prohibitionen tretenden Zollsätze vollständig gewahrt. Die Concurrenz der fremden Industrie werde zwar ermöglicht, aber nur geringfügig sein. Nicht um Aufhebung des Schutzes handle es sich, sondern um Ersetzung absoluter Einfuhrverbote durch Werthzölle mit 30 %.

Der gesetzgebende Körper zeigte sich jedoch nicht willfährig auf die Vorschläge einzugehen. Die maassgebenden industriellen Kreise geriethen in Bewegung und überschütteten die Regierung und die Kammer mit Gegenvorstellungen. Roubaix erklärte, seine Industrie müsse an der absolutesten Prohibition festhalten; Rouen, Elbeuf, Lisieux, Lille sprachen sich ebenfalls im gegnerischen Sinne aus. Vergebens suchte die Regierung die Aufregung zu beschwichtigen. Der Moniteur erklärte, dass die Regierung selbst für einige Waaren eine Erhöhung der in der Vorlage aufgestellten Zollsätze beantragen werde, und schon am 22. Juni 1856 folgte dem Versprechen die Ausführung nach. Die officiösen Blätter gaben die Geneigtheit der Regierung zu erkennen, bei der Discussion im gesetzgebenden Körper noch in weitere Zollerhöhungen einzuwilligen. Die Opposition wurde durch diese beschwichtigenden Erklärungen nicht zum Schweigen gebracht. Die Commission des gesetzgebenden Körpers setzte einen passiven Widerstand entgegen und in der officiellen Sprache hiess es, dass sie nicht Zeit gehabt, vor Schluss der Sitzungen ihren Bericht über den Entwurf abzustatten. Die Generalräthe sprachen sich in grosser Mehrheit mit Entschiedenheit gegen die Vorlage aus. Eine rühmenswerthe Ausnahme machte der Generalrath von L'Hérault, welcher einstimmig in einem ausführlich motivirten Votum der Regierung für die Ermässigung der Zölle auf Rohstoffe sowie für die Verheissung dankte, dass von 1861 ab alle Verbote des Tarifes aufgehoben werden sollten, und die Bitte hinzufügte, alle provisorisch erlassenen Zollermässigungen sofort in definitive umzuwandeln und mit einer Revision des ganzen Tarifes vorzugehen; alle auf französische Waaren gelegten Zölle aufzuheben und die Förmlichkeiten bei der Ausfuhr zu vereinfachen; die sämmtlichen Einfuhrverbote durch mässige Zölle zu ersetzen, die übertrieben hohen Tarifsätze der Art zu ermässigen, dass die Concurrenz des Auslandes in den Stand gesetzt würde, den französischen Gewerbfleiss anzuspornen, die Eisenzölle zu

reduciren und den französischen Weinen im Auslande Zutritt zu verschaffen[1]).

Die Heftigkeit und Einmüthigkeit der Opposition bewog den Kaiser die Aufregung zu beschwichtigen. In Folge der allgemeinen Ausstellung vom Jahre 1855, heisst es in einem Artikel des Moniteur, waren die Fortschritte unserer Industrie so klar dargethan, dass der Augenblick geeignet erschien, die in den Zollgesetzen enthaltenen Prohibitionen durch Schutzzölle zu ersetzen. Es war dies ein grosser Schritt zu dem Ziele, welches alle Völker anstreben müssen. Ueberzeugt von der Wahrheit, dass die Entwickelung der Handelsthätigkeit und der internationalen Beziehungen die Fortschritte der Civilisation verbreite, habe die Regierung einen Gesetzentwurf vorgelegt, der jedoch nicht votirt werden konnte und die Regierung habe beschlossen, eine Untersuchung über diese Frage zu eröffnen. Ausserdem finde sich der Kaiser, in Folge der ihm zugegangenen Reclamationen und durch einen Bericht des Ministers über die Lage der Industrie aufgeklärt, bewogen, zu entscheiden, dass der dem gesetzgebenden Körper vorgelegte Entwurf in dem Sinne abgeändert werde, dass die Aufhebung der Verbote erst vom 1. Juli 1861 ab stattfinden würde. Die französische Industrie werde demnach alle erforderliche Zeit haben, sich auf ein neues commercielles Regime vorzubereiten.

So viel war jedenfalls gewiss: eine Debatte über die Zollfrage musste vermieden werden. Die Regierung war entschlossen auf einem andern Wege zum Ziele zu kommen, da sie immer mehr zur Ueberzeugung gelangen musste, dass auf eine Zustimmung der Industriellen nicht zu rechnen sei. Denn als man 1859 an die Abhaltung einer schon vor mehreren Jahren beschlossenen und auch angekündigten Enquête schreiten wollte, wussten die Industriellen dieses zu hintertreiben. Der glückliche Krieg des Jahres 1859 ermuthigte den Kaiser zu einer entscheidenden Maassregel: zur Abschliessung eines Handelsvertrages mit England. Schon seit Jahrzehnten beschäftigten sich verschiedene Ministerien, die seit 1830 aufeinander folgten, mit diesem Plane, und bald nachdem Napoleon III. den Kaisertitel

[1]) Ein Hauptverdienst um die Abfassung dieses Gutachtens erwarb sich Chevalier.

angenommen, erneuerte Lord Cowley die Anträge. Dass dies 1859 nochmals geschah, ist das Werk Michel Chevaliers, der seine Beziehungen zu Cobden ausnutzte, um die englische Regierung zu bestimmen, die Initiative zu ergreifen. Im strengsten Geheimnisse wurden die Verhandlungen gepflogen, nur wenige Personen waren unter den Eingeweihten. Am 23. Januar 1860 war das schwierige und grosse Werk zu Stande gebracht [1]).

Bereits einige Wochen früher wurde das Publicum durch ein Schreiben des Kaisers an den Staatsminister Fould vorbereitet, dass eine grosse Maassregel im Zuge sei. „Der Augenblick ist gekommen", heisst es daselbst, „in welchem man sich mit den Mitteln beschäftigen müsse, um den verschiedenen Zweigen des Nationalreichthums einen grossen Aufschwung zu geben." Als Hauptaufgabe wurde hingestellt, die Beseitigung der Eingangszölle für Rohproducte, Ersetzung des Prohibitivsystems durch ein mässiges Schutzzollsystem, die Vermehrung der Absatzwege durch Abschluss von Handelsverträgen, Anlage und Verbesserung der Communicationsmittel, als Canäle, Strassen und Eisenbahnen, durch Staatsmittel, Ermässigung der Frachtsätze, Schaffung von Creditanstalten für Ackerbau und Industrie u. dgl. m. Die Aufregung war besonders unter den Industriellen des Nordens eine nicht unbedeutende [2]). Man drohte die Hochöfen auszublasen, die Werkstätten zu schliessen, die beschäftigten Arbeiter zu entlassen; die französische Industrie wäre unfähig, die Concurrenz mit andern

[1]) Ueber die geheime Geschichte des Vertrages interessante Daten bei Boiteau „Les traités de Commerce" p. XXV fg.

[2]) Um diese gegen jede Aenderung laut gewordenen Stimmen zu verstehen, muss man sich gegenwärtig halten, dass im Jahre 1860 noch folgende Prohibitionen bestanden: für Baumwolle, Garne glatt und getwistet unter und über Nr. 170, Wollgarne, langgekämmte, ungebleichte, getwistete ausgenommen, Haargarne (Geisen-, Kuh-, Vieh-, und Hundehaar ausgenommen), Baumwollengewebe, mit der Hand geklöppelte, gesponnene und geköpperte ausgenommen, Gewebe von Seide, mit falschem Gold und Silber gemischte Stoffe, Seidentrills und Nachahmungen von Cashmirs, Wollengewebe, Teppiche, Schleier, Bänder ausgenommen, baumwollene und wollene Strumpfwaaren, Ledermanufactur, zubereitete Häute, einige Sorten ausgenommen, Steinwaaren, Gläser aller Art, Spiegel, Uhrgläser, Schaugläser, volle Flaschen, zerbrochenes Glas ausgenommen, Fuhrwerk auf Federn, raffinirten Zucker, Seife, parfümirte ausgenommen, Chemikalien, Farbholzextract, Messerwaaren, Blei, Eisenroste, Metallwaaren, Messingdraht u. s. w.

Nationen auszuhalten, Ruin und gänzliche Verarmung können nicht ausbleiben.

Wir fassen hier blos die Frankreich betreffenden Bestimmungen der Abmachung mit England zusammen [1]). Frankreich verpflichtete sich, die Zölle von englischen Kohlen und Coaks vom 1. Juli 1860, für Stab- und Roheisen und Stahl vom 1. October 1860, für Werkzeuge und Maschinen bis spätestens zum 31. December 1860, für Hanf- und Flachsgarne und Fabrikate vom 1. Juni 1861 herabzusetzen. Vom 1. October 1861 ab machte es sich verbindlich, für eine Reihe der wichtigsten britischen Stapelartikel und Manufacturen — als für Garn, Flachs, Hanf, Haar, Wolle, Seide und Baumwolle, für Fabrikate von Leder, Rinden, Holz, Eisen und allen andern Metallen, von Glas, Steingut, Fayence und Porzellan — die Einfuhrverbote aufzuheben, die Zölle bis zu einem 30 % ad valorem nicht übersteigenden Satze zu ermässigen und binnen spätestens drei Jahren noch weiterhin bis zu 25 % ad valorem herabzusetzen. Zugleich hat Frankreich in die Umwandlung der Werthzölle für die erwähnten britischen Artikel in specifische Zölle, worüber bis zum 1. Juli 1860 eine besondere Uebereinkunft geschlossen werden soll, gewilligt, sich aber anheischig gemacht, dass in Ermangelung einer Einigung keinesfalls über das Maximum von 30 % ad valorem bei der Zollerhebung für die bezeichneten britischen Artikel hinausgegangen werden dürfe.

Ehe die Regierung an die Durchführung der vertragsmässigen Bestimmungen, d. h. an die Festsetzung der einzelnen Zollsätze ging, die dann später in Nachtragsconventionen geregelt wurden, veranstaltete sie eine grosse Enquête vom 1. Mai bis 24. August 1860, die, meisterhaft geleitet, einen vollen Einblick in den damaligen Stand der französischen Industrie gewährte und deren Ergebnisse es ermöglichten, bei vielen Gegenständen weit unter den Werthzoll von 30 % herabzugehen, und theils in Conventionen, theils durch Decrete die Zollsätze beträchtlich, sei es unmittelbar, sei es von einem bestimmten Termine angefangen, zu ermässigen [2]).

[1]) Vgl. Band III. S. 315.

[2]) Zu dem Handelsvertrage vom 23. Januar 1860 kamen noch in selbem Jahre mehrere Additionalartikel und Supplementarconventionen vom 25. Februar und 27. Juni 1860, vom 12. October und 23. November 1860.

Nach dem Abschlusse des Handelsvertrages mit England sind eine Anzahl Decrete erlassen worden, welche als weitere Ausführung des handelspolitischen Systems angesehen werden müssen. Das Decret vom 5. Mai 1860 setzte den Tarif für Wolle, Baumwolle und andere Rohproducte in der Art fest, dass diese Artikel entweder ganz frei, oder zu einem ermässigten Zolle eingeführt werden dürfen, sowie dass die bei der Ausfuhr von Wollen- und Baumwollgarnen und Geweben gewährten Prämien aufgehoben werden. Das einige Wochen später erlassene Gesetz vom 23. Mai 1860 regelte die Einfuhrverzollung von Zucker, Kaffee, Cacao und Thee. Andere hierauf bezügliche Decrete wurden am 5. und 16. Januar, am 24. Juni und 18. Juli erlassen. Das Decret vom 15. Juni 1861, Getreide, Mehl und andere Nahrungsmittel betreffend, reducirte die Einfuhrzölle auf eine mässige Abgabe. Alle in den letzten Jahren erlassenen Zollgesetze wurden durch das Zollgesetz vom 16. Mai 1863 in ein bestimmtes System gebracht.

Merkwürdiger Weise erkannte man die Bedeutung und Tragweite des Vertrages bei seiner Veröffentlichung nicht. Dass in England vielfache Unzufriedenheit zu Tage trat, ist dadurch erklärlich, dass französische Manufacturwaaren unmittelbar nach der Ratificirung des Vertrages auf dem englischen Markte frei zugelassen und die Zollsätze auf Wein und Spirituosen ermässigt wurden, während sich Frankreich blos zu einer Zollermässigung von 30 % ad valorem verpflichtete, und Eisen sogar mit 7 Fr. belastet blieb, was einem 40 %igen Zolle entsprach. In Frankreich wurden besonders im Norden Stimmen laut, welche die Regierung beschuldigten, die Industrie der Politik geopfert zu haben. Auch in den Kammern machte sich eine entschiedene Opposition geltend, welche besonders betonte, dass Frankreichs Volkswirthschaft sich unter dem bisherigen System mächtig entwickelt hatte, ein Verlassen desselben daher mit grossen unabsehbaren Gefahren verbunden sei.

Fast gleichzeitig als mit England waren Unterhandlungen mit Belgien behufs eines Handelsvertrages eingeleitet und am 1. Mai 1861 zum Abschlusse gebracht. Derselbe trat so wie der englische Vertrag am 1. October 1861 in Kraft. Für viele Waaren, als Mineralien und Rohproducte wurde gegenseitige Zollfreiheit bei der Einfuhr gewährt. Für eine Menge anderer Artikel tritt eine Ermässigung augenblicklich ein, eine weitere Reduction folgt vom

1. October 1864 an. Die Ausfuhr von Steinkohlen darf nicht verboten und mit keinerlei Abgabe belegt werden. Die französische Regierung verpflichtet sich, ihre für die Einfuhr von Steinkohlen, Coaks und geformte Kohlen belgischen Ursprungs anwendbaren Zölle während der Dauer des Vertrages nicht zu erhöhen. Der Zoll auf dieselben Artikel französischen Ursprungs bei der Einfuhr nach Belgien wurde um 1 Fr. pro 1000 Kilogr. ermässigt. Bei den Bestimmungen über Salz, Wein und Zucker sind nicht nur die Zollsätze, sondern auch die Acciseabgaben für die Einfuhr dieser Artikel aus Frankreich nach Belgien geregelt. Die Waaren jeden Ursprungs, welche aus Frankreich über die Landesgrenze eingeführt werden, sollten beim Eingang in Belgien gegen dieselben Zölle zugelassen werden, als wenn sie direct aus Frankreich zur See und unter französischer Flagge eingeführt werden. Die aus Belgien über die Landesgrenze ausgeführten Waaren erlangen die Zulassung zum innern Verbrauche in dem Kaiserreiche durch Entrichtung derjenigen Abgaben, welche für die aus andern als den Productionsländern unter französischer Flagge herkommenden Erzeugnisse festgesetzt sind. Die Schifffahrtsconvention basirt auf dem Princip vollständiger Reciprocität für die Behandlung der Flaggen in den Häfen Belgiens und Frankreichs. Alle Begünstigungen, welche Belgien in diesem Vertrage gewährt worden sind, wurden durch Decret vom 29. Mai 1861 auf England ausgedehnt. Eine Zusatzconvention zwischen Belgien und Frankreich wurde am 12. Mai 1863 abgeschlossen. Die wichtigsten Bestimmungen betrafen die Ablösung des Scheldezolles — wozu Frankreich für seinen Antheil den Betrag von 1,542.720 Fr. übernahm, — im Falle der Beseitigung desselben die Aufhebung des in den belgischen Häfen erhobenen Tonnengeldes und die Ermässigung der Lootsengebühren und der von der Stadt Antwerpen auferlegten localen Abgabe; ferner wurden die Abgaben für Zulassung rohen Salzes französischen Ursprungs bei dem Eingange auf Wasserstrassen nach Belgien geregelt, endlich Modificationen an einzelnen Zollsätzen für mehrere Waaren bei der Einfuhr nach Belgien und Frankreich vereinbart.

Die meisten Reductionen der Zollsätze waren in diesen beiden Verträgen festgesetzt, nur wenige wurden in den Verträgen mit dem Zollvereine vom 2. August 1862, mit Italien vom 17. Januar 1863, der Schweiz vom 30. Juni 1864 gewährt. Mit

der Eidgenossenschaft bildeten eigentlich die niedrigen Tarife derselben eine Schwierigkeit bei den Verhandlungen, da französische Waaren ohnehin zu einem niedrigen Zollsatze eingeführt werden konnten. Die Schweiz ermässigte blos für Wein und geistige Getränke die Zollsätze sehr beträchtlich. Frankreich gewährte die den mechanischen Stickereien bereits eingeräumte Zollermässigung auch für die Handarbeiten, setzte den Zoll für Mousselin vom 1. Januar 1865 von 15 auf 10 % herab. Weiter folgten die Verträge mit Schweden und Norwegen vom 14. Februar 1865, mit den Hansestädten vom 4. März 1865, mit Spanien vom 18. Juli 1685, endlich mit Oesterreich. Dagegen führten die Verhandlungen mit den Niederlanden am 7. Juli 1865 zu einem Vertrage, welcher blos die Zollsätze für die Einfuhr von Alkohol festsetzte, und zwar wurden 15 Fr., die Zulage inbegriffen, für den Import nach Frankreich, und 7 fl. für jene nach den Niederlanden normirt.

Die neue Richtung der Handelspolitik wurde den Franzosen von Seite der Regierung aufgedrungen; die Massen waren nicht vorbereitet genug, um mit vollkommener Klarheit beurtheilen zu können, welchen Einfluss die abgeschlossenen Handelsverträge auf die gesammte wirthschaftliche Entwicklung des Landes ausüben würde. In den gesetzgebenden Körperschaften und in der Journalistik gaben die Minister den Ton an und jeder Widerspruch verstummte während der Glanzperiode des Kaiserthums. Erst im Jahre 1868 machte sich eine lebhafte Opposition gegen das handelspolitische Vertragssystem bemerkbar. Dreissig Mitglieder verschiedenen politischen Richtungen angehörig stellten eine Interpellation im Monate April über die Consequenzen des wirthschaftlichen Systems und riefen eine lebhafte Debatte hervor, welche zehn Sitzungen vom 11. bis 21. Mai ausfüllte. Rückkehr zum Schutze der nationalen Arbeit lautete die Inschrift der Fahne, um welche sich die Gegner der aktuellen Handelspolitik schaarten und nach den Darlegungen der schutzzöllnerischen Redner hatte Frankreich nur eine Reihe von Schädigungen erlitten und war auf fast sämmtlichen Gebieten des industriellen Lebens im Rückgange begriffen. Thiers hielt damals eine seiner grössten Reden; sie füllte die Sitzung des 13. Mai ganz aus. Nicht blos um Schutz der nationalen Arbeit handelte es sich seiner Meinung nach, sondern auch um eine Garantie gegen ausserordentliche

Verhältnisse, wenn die Nachbarn sich um jeden Preis ihrer Erzeugnisse zu entledigen trachten. Unter den Reden für das Vertragssystem ragte jene des damaligen Ministers Rouher durch ausserordentliche Sachkenntniss hervor, indem er die grossen Fortschritte der verschiedenen Industriezweige eingehend beleuchtete. Nicht minder interessant war eine Rede von Jules Simon. Am 20. Mai votirte eine grosse Majorität die einfache Tagesordnung.

9. Nach Wiederherstellung des Friedens wurde Pouyer-Quertier Finanzminister, ein Mann, dessen schutzzöllnerische Richtung durch seine oppositionelle Haltung in allen Tariffragen wohl bekannt war. Bei der grossen Debatte im Jahre 1868, als die Frage über die Rückwirkung des Handelsvertrages mit England auf die ökonomische Lage Frankreichs angeregt wurde, hatte er sich auf das entschiedenste, mit Thiers auf gleicher Linie stehend, gegen die seit 1860 eingeschlagene Handelspolitik ausgesprochen. In der That hatte die kaiserliche Regierung in die Vornahme einer Enquête gewilligt, die in der letzten Märzwoche 1870 in Angriff genommen, durch den Krieg mit Deutschland unterbrochen wurde. Die nicht ausgestorbene Schutzpartei erwartete natürlich von dem neuen Minister den vollständigen Bruch mit der kaiserlichen Handelspolitik und die Rückkehr zu jenen Maassnahmen, welche bis in die Fünfziger Jahre die herrschenden gewesen. Bereits das Gesetz vom 27. Juli 1870 hatte die Zollsätze auf Colonialwaaren beträchtlich erhöht; und der republikanische Finanzminister wusste in der That auch nichts Besseres vorzuschlagen, als durch Zuschläge auf Getränke, Tabak, Kaffee, Petroleum, Zucker beträchtliche Beträge hereinzubringen und nur den Rest des Erfordernisses beabsichtigte die Regierung durch eine Rohstoffsteuer aufzubringen. Die Begründung schien einfach genug. Warum sollten blos Lebensmittel besteuert werden und nicht die zur Kleidung und Einrichtung der Wohnungen nöthigen Hilfsstoffe; neue Einnahmsquellen eröffneten sich dem fiskalischen Erfindungsgeiste, deren Ausbeutung nicht schwierig war und die mit Hilfe von Rückzöllen für die Ausfuhr der verarbeiteten Stoffe für die Industrie keinerlei Nachtheile im Gefolge haben konnten. Man brauchte nur zur Wiedereinführung jener Einrichtungen zu greifen, welche bis zum Abschlusse des Handelsvertrages mit England bestanden hatten. Bis dahin waren

viele ausländische Rohstoffe mit nicht unbedeutenden Eingangszöllen belegt, das Rückvergütungssystem war ungemein ausgebildet und barg natürlich eine ganze Reihe von Ausfuhrprämien in sich.

Die Regierung erwartete eine Einnahme von 250 Mill. von einer Rohstoffsteuer. Der Entwurf fand weder in parlamentarischen, noch in industriellen Kreisen Anklang. Letztere namentlich wiesen leicht nach, wie schwer es sei, das Aequivalent für die Steuer bei der Ausfuhr von Fabrikaten festzustellen und man befreundete sich blos mit dem Vorschlage einer 3 %igen Steuer ohne Rückzölle, während die Regierung eine 20 %ige Steuer mit Rückzöllen ins Auge gefasst hatte. Allerdings konnte man auf diesem Wege blos eine Einnahme von 50—60 Mill. erzielen. Aber auch in der milderen Form war die Durchführung einer Rohstoffsteuer mit Schwierigkeiten verbunden. Was sollte bei jenen Artikeln eintreten, die zum Theil im Inlande gewonnen wurden? In der Kammer fand daher auch das Project der 3 %igen Steuer heftige Gegnerschaft und der Berichterstatter der Commission trat nicht mit Entschiedenheit dafür ein. Er konnte die Nachtheile der Rohstoffsteuer nicht in Abrede stellen, aber 3 % seien doch erträglicher als 20 %! Weder der Vorschlag der Commission, noch jener der Regierung fand im Parlament Anklang. Stimmen wurden laut, welche Steuern auf Rohstoffe als dem Handel und der Industrie nachtheilig erklärten und auch auf die bestehenden Handelsverträge hinwiesen, welche die Einführung einer derartigen Abgabe unmöglich machten.

Thiers begründete in ausführlicher Rede den Finanzplan, indem er behauptete, dass dieser der geeignetste Weg zur Aufbringung der erforderlichen Summe sei. Thiers beharrte in den Fragen der Handelspolitik auch als Präsident bei jenen Ansichten, denen er Jahrzehnte früher als Mitglied der Kammer Ausdruck gegeben: er war und blieb Schutzzöllner. Der Plan der Regierung wurde von vielen Seiten bekämpft. Die Rücksteuer, rief Ambroise Joubert aus, ist ein Treibhausregime, durch das man siechende Industriezweige aufrecht erhalten wolle, zum Schaden anderer, die gesund sind und nur frische Luft brauchen, um zu leben und zu gedeihen. Marseille, Lyon, St. Etienne und Lille entsendeten Delegirte der Handelskammern, um gegen die Rohstoffsteuer zu protestiren. Durch die Annahme des Antrages von Feray, eine

Commission von fünfzehn Mitgliedern mit der Prüfung der Frage zu betrauen, erlitt die Regierung eine Niederlage. Thiers legte seine Präsidentschaft nieder und zog seine Abdankung erst zurück, als ihm die Kammer ein eclatantes Vertrauensvotum ertheilte. Ein revidirter Tarif für die Besteuerung der Rohstoffe wurde der Budgetcommission vorgelegt. Die Unklarheit über die einzuschlagende Handelspolitik geht daraus hervor, dass während die Kammer einerseits die Vorschläge der Regierung bezüglich der Rohstoffbesteuerung bekämpfte, sie einem neuen Schifffahrtsgesetze ihre Zustimmung ertheilte, welches die Norm enthielt, dass jedes in einen französischen Hafen unter fremder Flagge einlaufende Schiff einen Zoll von seiner Ladung, je nach der Ausdehnung der Fahrt von 7—20 Fr., zu zahlen habe. Im Zusammenhange mit der Rohstoffbesteuerung stand die Frage über die Kündigung des französisch-englischen Handelsvertrages. Die Anhänger desselben wiesen auf die grossen commerciellen Vortheile hin, und in besonders eindringlichem Sinne sprach Wolowski. Der Minister des Auswärtigen betonte, dass die Regierung lediglich aus fiscalischen Gründen und nicht des Schutzzollprincipes wegen für die Kündigung sei. Mit dieser Behauptung stand die Bemerkung von Thiers zum Theil wenigstens im Widerspruch: Frankreich müsse fiscalische Freiheit besitzen, um verhindern zu können, dass seine Manufacturen nicht durch fremde Producte auf seinem eigenen Markte erdrückt würden. Die Bedürfnisse Frankreichs machen Compensationssteuern auf fremde Erzeugnisse nöthig.

Bereits am 17. Juli 1871 wurde in einer Note an Lord Granville das Verlangen gestellt, dass England seine Zustimmung geben möge, um noch vor Ablauf des Tractats die von der Kammer votirten Erhöhungen einführen zu können. Abgesehen von der Steuer auf Rohstoffe sollte von Garnen und Geweben aus Baumwolle, Wolle und Leinen eine Zusatztaxe von 3—5 % erhoben werden; für gemischte Stoffe aus Baumwolle und Wolle sollte diese bis zu 8 % gesteigert werden können, wodurch eine beträchtliche Erhöhung des Zolles auf englische Artikel eingetreten wäre. Die Schilderungen des Präsidenten von dem Zustande dieser Industriezweige waren ungemein schwarz gefärbt; wollte man denselben Glauben schenken, so hatte Frankreichs Webeindustrie während der Dauer der Handelsverträge eine beträchtliche

Einbusse erlitten [1]). Aber gerade diese Zusatztaxe brachte in den Fabrikstädten Englands eine grosse Bewegung hervor, und selbst die anfängliche Neigung des englischen Cabinets, gegen eine Besteuerung der Rohstoffe keinen Widerspruch zu erheben, um die finanzielle Consolidirung Frankreichs zu unterstützen, schwand. Im Februar 1872 ertheilte die französische Kammer der Regierung die Ermächtigung, die Verträge mit England und Belgien zu kündigen, jedoch sollten die Conventionaltarife nur so lange in Kraft bleiben, bis ein neuer Zolltarif von der Nationalversammlung erlassen sein würde [2]). Der Präsident der Republik hätte es vorgezogen, wenn eine Vereinbarung mit England erzielt worden wäre, aber eine Depesche Lord Granville's vom 24. Februar 1872, in welcher der französischen Regierung das Recht, fremde Rohstoffe zu besteuern, bestritten wird, bot keine Aussicht auf Verständigung, und am 10. März 1872 wurde an den Botschafter, Herzog von Broglie, der Auftrag zur Kündigung des Handelsvertrages abgesendet, dessen er sich am 15. März entledigte. Einige Tage später, am 28. März, erfolgte die Kündigung des belgischen Vertrages.

Thiers verstand es, die englische Regierung zur Abänderung des Handelsvertrages zu bewegen, und legte die neuen, am 5. November 1872 vereinbarten Bestimmungen am 4. Februar 1873 vor und einige Wochen darauf den mit Belgien am 5. Februar 1873 abgeschlossenen Vertrag. Ueber die zwischen Frankreich und den genannten Staaten geführten Verhandlungen sind wir nicht genau unterrichtet; was davon in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, lässt erkennen, welch sonderbare Forderungen die französische Regierung gestellt haben muss [3]). Die Nationalver-

[1]) que l'industrie des fers avait été ravagée, que les fils et les tissus de coton, de lin, de laine avait subi des dommages considérables, que les tissus mélangés de Roubaix étaient presque détruits

[2]) Der Eingang des Gesetzes vom 2. Februar lautet: L'assemblée nationale, considérant que, sans revenir au régime économique antérieur à 1860, il y a lieu, dans la situation actuelle du pays, de réviser les tarifs des douanes, etc.

[3]) In den Motiven, welche das belgische Ministerium den Kammern vorlegte, heisst es: Le gouvernement français proposait de réserver à chacune des parties contractantes le droit d'amender en tout temps, moyennant une déclaration faite six mois à l'avance, telle ou telle partie du traité qui aurait cessé de convenir à l'une d'elle. Wie aus einer andern Quelle ersichtlich, wurde dasselbe Ansinnen einer sechsmonatlichen Kündigung auch an England gestellt, aber natürlich abgelehnt.

sammlung kam gar nicht in die Lage, sich über die Verträge schlüssig zu machen. Nach dem Sturze von Thiers berief der neue Handelsminister eine Anzahl von Mitgliedern aus dem Kaufmannsstande und aus industriellen Kreisen, die nach kurzer Berathung erklärten, dass das Gesetz über die Besteuerung der Rohstoffe und die mit England und Belgien geschlossenen Verträge aufgegeben werden müssen. Am 15. Juli wurde von der Regierung die Aufhebung des Gesetzes über die Rohstoffsteuer und einige Tage darauf (am 24.) zwei neue Verträge vorgelegt. Die Berichterstattung und die Annahme der Regierungsvorschläge in der Kammer folgten einander Schlag auf Schlag, am 29. Juli wurden die Bestrebungen der Thiers'schen Präsidentschaft, die Handelspolitik Frankreichs in alte Bahnen zurück zu lenken, zu Grabe getragen [1]).

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass Oesterreich es war, welches die Durchführung der von Thiers und seinem Cabinete ins Auge gefassten Handelspolitik kreuzte. Die französische Regierung plante nämlich neben der Einführung der Rohstoffsteuer auch die Herstellung der bis zum Jahre 1866 für die französische Schifffahrt bestandenen Differentialtaxen. Hiernach sollten nach den Ende Januar 1872 erlassenen Bestimmungen die nicht unter französischer Flagge eingeführten Waaren Gebühren in der Höhe von $0._{75}$ bis 3 Fr. entrichten, je nach der Provenienz der Waaren. Ausserdem wurde im Interesse des nationalen Schiffbaues die Einfuhr von Schiffen mit Zöllen in der Höhe von 40 bis 60 Fr. belegt, und bei Dampfschiffen sollte überdies noch ein Zoll für die Maschine zur Erhebung kommen. Dieses Gesetz stand jedoch im Widerspruche mit dem österreichisch-französischen Handelsvertrage, in welchem Frankreich seinem Differentialsystem vertragsmässig entsagt hatte, und auf Grundlage dieser Bestimmung gelangten erst die andern Staaten in den Genuss der Vortheile. Die französische Regierung bemühte sich in Wien den Nachweis zu liefern, dass Oesterreich keinerlei Nachtheile erleide, wenn es auf die vertragsmässigen Bestimmungen verzichte, da der directe Schifffahrtsverkehr zwischen den beiden Länder ein geringfügiger sei, während Frankreich eine Einbusse erfahre, wenn es verhindert

[1]) Vgl. Les transactions commerciales entre la France et la Grande-Bretagne. Journal des Économistes 1872, Vol. 28, p. 156.

werde, die erhöhten Schiffsgebühren zu erheben. Die österreichisch-ungarische Regierung lehnte jedoch das Ansinnen ab, zum Theil aus dem Grunde, weil in den letzten Jahren die Anzahl der österreichischen Schiffe, welche mit den französischen Mittelmeerhäfen verkehrten, keine ganz unbedeutende war und von Jahr zu Jahr eine Steigerung nachwies, zum Theil auch deshalb, weil sie die internationalen Verhältnisse berücksichtigte und nicht durch eine Verzichtleistung auf einen vertragsmässig eingeräumten Vortheil zu einer etwaigen Schädigung anderer Nationen die Hand bieten wollte.

Welche Richtung die französische Handelspolitik einschlagen wird, ist schwer zu sagen. Wenn vielleicht kein Rückschritt eintreten wird, keinesfalls dürfte in dem nächsten Jahrzehnt ein Fortschritt sich bekunden. Es ist schon viel gewonnen, dass die freiere Handelspolitik des zweiten Kaiserreiches auch in industriellen Kreisen nicht wenige Anhänger gewonnen hat und auf Schritt und Tritt die Schwierigkeit zu Tage tritt, in die alten Bahnen wieder einzumünden.

10. Nichts ist belehrender, wie schwer es ist, an der Durchführung eines Schutzsystems bei den Fortschritten der Industrie consequent festzuhalten, wie die allmälige Entwickelung des Veredlungsverkehres in Frankreich [1]). Im Jahre 1836 forderten die Zeugdrucker in Lyon die Bewilligung, rohe Foulards zollfrei einzuführen, um sie bedruckt wieder auszuführen. Das Gesetz vom 5. Juli 1836 überliess es der Regierung, die Bedingungen der Bewilligung festzustellen. Sieben Jahre später wurde durch Gesetz vom 28. Mai die zollfreie Einfuhr eiserner Maschinenbestandtheile gestattet gegen Ausfuhr der fertigen Maschinen u. s. w., nachdem schon einige Jahre früher durch ein Gesetz die zollfreie Einfuhr von Dampfmaschinen für Schiffe gewährt worden war. Die Frist, innerhalb deren die Ausfuhr vor sich gehen musste, wurde in beiden Fällen auf sechs Monate festgesetzt. Die Zulassung zur Veredlung wurde später noch weiter ausgedehnt. In Folge von Ordonnanzen wurde Eisenblech zum Verzinken, Strohhüte zum Appretiren, Druckwalzen zum Graviren

[1]) Vgl. die Abhandlung von Lewis „Die französischen Acquits à caution und die deutsche Industrie“ in dem Jahrbuche für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich, herausgegeben von Holtzendorf. Neue Folge II, S. 79.

u. s. w. zugelassen, allein in allen Fällen wurde an dem Grundsatze festgehalten, dass die Gleichheit des ein- und des ausgeführten Stoffes nachgewiesen werden müsse. Durch das Decret vom 14. Januar 1850 wurde das Princip der Identität aufgegeben, was übrigens in einzelnen Fällen schon früher geschehen war, indem man die Zulassung von Getreide zum Mahlen gestattete und bei der Ausfuhr einfach blos eine bestimmte Menge Mehl forderte, während man bisher in Marseille diesen Umwandlungsprocess nur unter genauer Aufsicht zugelassen hatte.

Die Decrete vom 8. September und vom 14. Februar 1852 gestatteten die Zulassung von Roheisen zur Verarbeitung. Hier konnte von einer Festhaltung der Identität ebenfalls keine Rede sein, während bei andern Waaren durch Stempelung die Identität der Stücke gesichert wurde. Durch ein späteres Decret wurde eigentlich der Grundsatz der Identität fast vollständig fallen gelassen und es entwickelte sich unter dem neuen Systeme der sogenannte Acquit-Handel, indem die Begleitscheine, die auf einen bestimmten Importeur lauten, von Hand zu Hand gingen und wenn dieser Maschinen und Eisenwaaren als Aequivalent für das eingeführte Roheisen nicht selbst ausführte, so suchte er Jemanden, der solche Gegenstände ausführte und bereit war, gegen eine Vergütung des Acquit à caution im Namen des Unterzeichners zu dechargiren[1]). Diese Vergütung bildete für den Exporteur eine Ausfuhrprämie, welche also nicht, wie vielfach angenommen wurde, der Staat zahlte. Das Decret vom 17. October bewerkstelligte insofern eine Aenderung, als einzig und allein den auf Export arbeitenden Fabrikanten die zollfreie Einfuhr gestattet wurde, wenn sie Bestellungen aus dem Auslande nachwiesen, und die einzig beengende Clausel war blos die Bestimmung, dass bei der Ausfuhr niemals fabricirte Gegenstände zugelassen werden dürfen, die einen geringeren Grad der Verarbeitung besitzen, als die zollfrei zur Verarbeitung eingeführten Gegenstände. Das Decret vom 15. Februar 1862 brachte diesbezüglich keine Neuerung, sondern nur eine Erweiterung der Liste der Eisensorten und beschränkte die Begünstigung der Zollfreiheit bei der Einfuhr zur See dahin, dass die Gegenstände entweder unter der französischen oder unter der Flagge des Productionslandes eingeführt werden

[1]) Lewis a. a. O. S. 87.

müssen, eine Beschränkung zu Gunsten der nationalen Flagge, die später durch Decret vom 28. Juli 1869 beseitigt wurde. Es ist erklärlich, dass die Eisenwerkbesitzer gegen dieses System Sturm liefen. Zu wiederholten Malen beschäftigten sich die gesetzgebenden Körper mit den Beschwerden der Eisenproducenten, und ergingen sich in breiten Debatten über das Princip der Identität und der Aequivalenz. Bei den im Jahre 1868 über die Wirkungen der neuen Handelspolitik geführten Debatten spielten auch die temporären Zulassungen eine grosse Rolle, und obgleich die Auffassung der Regierung, welche die Beibehaltung der diesbezüglich erlassenen Verordnungen vertheidigte, in der Kammer die Majorität besass, liess sich die Regierung dennoch bestimmen, durch die beiden Decrete vom 9. Januar 1870 den gegnerischen Forderungen fast vollständig Rechnung zu tragen. Der durch die Decrete vom 13. Februar und 30. März 1861 gestattete Veredlungsverkehr bezüglich der Einfuhr von Baumwollstoffen zum Färben und Bedrucken, bei welchen jedoch die Identität durch Markirung der Stücke fortwährend gewahrt blieb, wurde auf Andringen der Elsässer gänzlich beseitigt, indem die elsässischen Spinner und Weber ihren sicheren Ruin in Aussicht stellten; bezüglich des Roheisens wurde die Behandlung nach der Aequivalenz beibehalten, bei sonstigem Eisen aber die Identität bei der Ausfuhr vorgeschrieben.

11. Die Vertheidiger der Schutzpolitik weisen auch jetzt noch mit besonderer Vorliebe auf Frankreich hin, um die Erspriesslichkeit des Schutzes für die industrielle Entwickelung darzulegen. Es ist nicht Aufgabe dieses Werkes die Richtigkeit oder Irrigkeit derartiger Ansichten einer kritischen Prüfung zu unterziehen, nur darauf soll aufmerksam gemacht werden, dass es schwerlich gelingen dürfte, den Beweis zu erbringen, der Schutz allein habe die französische Industrie empor gebracht. Vielmehr muss in Anschlag gebracht werden, dass die verschiedenen Regierungen, welche in Frankreich auf einanderfolgten, ihr Augenmerk der Förderung jener Einrichtungen zuwendeten, die für die Entwickelung des Handels und Verkehres von ungemein grosser Bedeutung sind, und man könnte behaupten, dass die Bestrebungen zur Ausbildung des Kanalsystems und zur Ausdehnung der Eisenbahnen in wirthschaftlicher Beziehung weit nutzbringender waren, als die oft verkehrten Maassnahmen der Zollpolitik. Es würde

uns zu weit führen die Thätigkeit der französischen Regierung in dieser Beziehung ausführlich zu schildern, einige Andeutungen müssen genügen.

12. Die ersten Versuche zur Kanalisation in Frankreich scheinen nicht über das 17. Jahrhundert hinauszugehen. Erst von 1605 bis 1642 ist der erste grosse Kanal, der von Briare, welcher die Loire mit der Seine durch den Fluss Loing verbindet, hergestellt worden. Ihm folgte 1666 bis 1688 der Canal du Midi, einige Jahre später der Kanal zwischen Cette und Montpellier, und von 1679 bis 1691 der Kanal von Orleans, der dieselbe Bestimmung hat, wie der von Briare. Während des 18. Jahrhunderts wurde sowohl von der Regierung, wie von den Provinzialständen den Kanalbauten viel Aufmerksamkeit zugewendet. Mit der Revolution geriethen diese Bestrebungen fast ganz ins Stocken, bis der erste Consul dieselben wieder aufnahm. Ein Gesetz verfügte die Erhebung einer Schifffahrtsabgabe auf den Flüssen und Kanälen, deren Betrag zur Fortsetzung dieser Verbindungswege verwendet werden sollte. Alle Kanäle, deren Pläne schon vor der Revolution vollendet waren, wurden in Angriff genommen, sowie auch noch mehrere andere Linien. Es war dem Kaiserreiche nicht beschieden, diese gewaltigen Unternehmungen zu Ende zu führen. Im Jahre 1814 betrug die Gesammtlänge der beendigten Linien 1272 Kilometer. Unter der Restauration trat ein Stillstand der begonnenen Arbeiten mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Landes ein. Erst die Gesetze vom 5. August 1821 und vom 14. August 1822 schafften neue Mittel herbei, und ordneten den Ausbau von 2242 Kilometer an. Die Gesammtkosten im Betrage von 126 Mill. Francs wurden durch verschiedene Gesellschaften dargeliehen, welche unter Anderem einen Antheil an den Einnahmen aus den Kanälen zugesichert erhielten. Zu Ende der Restaurationsperiode war eine Länge von 920 Kilometer dem Netze der künstlichen Wasserstrassen hinzugefügt, welches damals 2192 Kilometer umfasste.

Die Juliregierung verwendete nicht unbeträchtliche Geldmittel zum Ausbaue der unter dem Kaiserreiche und der Restauration begonnenen Kanäle und unternahm in den Jahren 1838 und 1840 noch andere neue Werke. Im Jahre 1848 belief sich die Gesammtlänge der dem Verkehr übergebenen Kanäle auf 4200 Kilometer. Unter dem zweiten Kaiserthum beschränkte

man sich fast allein darauf, die schon begonnenen Kanalbauten weiterzuführen jedoch wurden sehr wichtige Veränderungen vorgenommen, indem die oben erwähnten Bestimmungen der Gesetze von 1821 und 1822, wonach Privaten eine Einflussnahme auf die Erhebung und Fixirung der Kanalabgaben verliehen ward, allmälig beseitigt wurden, und zwar dergestalt, dass die Regierung sich seit 1854 in dem alleinigen Besitze der Einnahmen befand. Im Jahre 1854 besass Frankreich 97 Kanäle mit einer Länge von 4715 Kilom. Seitdem war die napoleonische Regierung bestrebt, neue Kanäle zu schaffen, von denen einige besonders für den Verkehr der Seestädte von grossem Belange sind; im Jahre 1870 werden 4754 Kilometer Kanäle und 3323 Kilom. kanalisirte Flüsse angegeben; nicht kanalisirte, schiffbare Flüsse 3000 Kilom., daher zusammen 11.077 Kilom. Wasserstrassen. Die auf Erbauung und Unterhaltung der Wasserstrassen seit 1814 bis 1870 verwendeten Summen wurden auf 1173 Mill. Fr. berechnet.

Noch bedeutender ist die Thätigkeit der französischen Regierung behufs Vervollständigung des Eisenbahnnetzes. Im Jahre 1830 waren 53 Kilom. im Betriebe, 1851 3541 Kilom., 1861 9448, 1870 16.954 Kilom., aus welchen Zahlen besonders die ausserordentliche Entwickelung unter dem zweiten Kaiserreiche zu entnehmen ist. Seitdem hat das französische Eisenbahnnetz ebenfalls einen nicht unbeträchtlichen Zuwachs erfahren. Durch den Verlust von Elsass-Lothringen verlor Frankreich 733 Kilom. bei den Hauptbahnen, und obgleich die finanziellen Mittel der Republik in anderer Richtung sehr in Anspruch genommen wurden, zählte Frankreich am Schlusse des Jahres 1877 über 21.000 Kilom. Eisenbahnen. Bis in die letzten Jahre wurde dem Baue der Localbahnen geringe Aufmerksamkeit zugewendet und erst in jüngster Zeit tauchte ein Plan des Ministers Freycinnet auf, der über das ganze Land ein Netz von Local-Eisenbahnen ins Auge fasste, welches nach seiner Vollendung auf den französischen Verkehr nur belebend wirken kann.

Anerkennenswerth sind die Bestrebungen der französischen Regierung zur Regelung des Verkehrs mit den Küstenländern des mittelländischen Meeres. Schon 1835 forderte die Regierung einen Credit von 6 Mill., welchen sie nach einer heftigen Opposition bewilligt erhielt, und 1837 eröffnete der Scamander eine regelmässige Verbindung zwischen Frankreich und Italien,

Griechenland, der Türkei und Aegypten. Der Dienst war mit ausserordentlicher Genauigkeit und Regelmässigkeit eingerichtet, aber das Erträgniss konnte nicht als ein bedeutendes bezeichnet werden; in dem Zeitraume von 1837—1849 betrugen die Ausgaben 54.$_{84}$ Mill. Fr., die Einnahmen 20.$_{6}$, also ein Deficit von über 34 Mill. Fr. Am 8. Juli 1851 übergab die Regierung den Packetbootdienst einer Privatgesellschaft, der „Gesellschaft der kaiserlichen Messagerie". Diese übernahm contractlich die Einrichtung von vier Linien, von Marseille nach Malta, nach Constantinopel, nach Alexandrien und von Constantinopel nach Alexandrien. Der Staat verpflichtete sich zu einer Unterstützung von 3 Mill. Fr. für die ersten zehn Jahre. Die Compagnie hat während der Zeit ihres Bestandes Bedeutendes geleistet. Abgesehen von der wirklich grossartigen Unterstützung, welche sie der Regierung während des orientalischen und italienischen Krieges angedeihen liess, hat sie die Verkehrslinien erweitert und ausgedehnt, und die ganze bisherige Thätigkeit zeigt von einer bewundernswerthen Thatkraft und Energie. Eine doppelte Packetbootlinie im schwarzen Meer und zwar von Constantinopel nach Ibraila und Trapezunt, ein Packetbootdienst von Bordeaux nach Brasilien und den La Plata-Staaten ist ins Leben gerufen worden. Seit dem Anfange der Sechziger Jahre fügte man die Linie von Point de Galles nach Calcutta und Chandernagor, von Singapore nach Batavia und von Saigun nach Shanghai mit einer Zwischenstation nach Hong-Kong hinzu. Vom 1. Januar 1866 kam noch die Linie Shanghai-Yoku-Hama hinzu, um den bedeutendsten Seidenmarkt mit dem bisher für den europäischen Verkehr wichtigsten japanesischen Hafen zu verbinden. Die Regierung gewährte der Compagnie für die Uebernahme der indochinesischen Linie eine Unterstützung von 6 Mill. für die ganze auf 24 Jahre berechnete Dauer des Unternehmens und ein Darlehen von 12 Mill. Die Zahl der beförderten Reisenden und Güter ist seit 1852 in steter Progression begriffen. Auf die Entwickelung des Verkehrs zwischen Frankreich und jenen Gebieten, wohin die Gesellschaft ihre Fahrten ausgedehnt, hat sie in nicht unbeträchtlicher Weise eingewirkt. Die transatlantischen Verbindungen beschäftigten schon vor mehr als einem Menschenalter die massgebenden Kreise Frankreichs. Thiers stellte im Mai 1840 einen hierauf bezüglichen Antrag, und obwohl die Kammer dem inter-

essanten Vortrage des grossen Redners zustimmte und auch nach länger andauernden heftigen Debatten ein hierauf bezügliches Gesetz zu Stande brachte, so gerieth die Ausführung doch bald ins Stocken. Erst 1857 nahm die kaiserliche Regierung die Angelegenheit wieder auf. Der Finanzminister erhielt die Ermächtigung zur Herstellung dreier Packetbootlinien. Die Verbindung zwischen Frankreich und Brasilien und den La Plata-Staaten übernahm die Messagerie. Für die andern projectirten Linien, und zwar zwischen Havre und New-York, und von St. Nazaire nach den Antillen, Mexico und Aspinwall, dem Anfangspunkte der Isthmusbahn, bildete sich eine neue Gesellschaft, „Die transatlantische Compagnie“.

13. Der *auswärtige Handel Frankreichs* war unmittelbar vor der Revolution im fortwährenden Steigen begriffen. Die Ausfuhr betrug 1787 440 Mill. Fr., 1788 466 und 1789 441 Mill. Fr.; die Einfuhr 1787 551, 1788 517, 1789 576.5 Mill. Fr.; also die Gesammt-Handelsbewegung in den drei genannten Jahren 991, 983 und 1017.5 Mill. Fr. In den spätern Jahren weist 1792 eine beträchtlich höhere Ziffer auf; die Einfuhr erreichte 929 Mill. Fr., die Ausfuhr 802.5 Mill. Fr. Allein diese Summen liefern durchaus keinen genügenden Maassstab, weil einerseits die massenhafte Ausgabe der Assignaten, andererseits die in den Colonien eingetretene Missernte von Zucker und Kaffee eine Steigerung der Preise in französischen und Colonialproducten herbeiführte.

Während der darauf folgenden Directorialregierung, unter dem Consulate und Kaiserreiche erhob sich die Ausfuhr und Einfuhr nie zur Höhe von 1789. [1]) Der Specialhandel Frankreichs weist in den Jahren 1797—1810 in Millionen Francs folgende Zahlen auf:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1797	353	211	1804	440.5	380.5
1798	298	253	1805	492	375.5
1799	253	300	1806	477	455.5
1800	323	271.5	1807	393	376
1801	415	304.5	1808	320	331.5
1801	465.5	325	1809	288.5	332.5
1803	430	364.5	1810	339	365.5

[1]) Statistique générale T. II. Paris 1838.

Die Ziffern sind ungemein belehrend. Sie zeigen den bedeutenden Einfluss, welchen die innern und äussern Verhältnisse Frankreichs auf den Verkehr ausübten. Selbst nach dem Frieden besserten sich nur allmälig die Handelsverhältnisse. Der Specialhandel betrug in Millionen Francs:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1815	$199._{468}$	$422._{148}$
1820	$335._{01}$	$543._{113}$
1824	$401._{018}$	$505._{837}$

Die französische Handelsstatistik, auf deren Ausarbeitung eine grosse Sorgfalt verwendet wurde, unterscheidet seit 1825 zwischen dem Generalhandel und dem Specialhandel; ersterer umfasst die Gesammtheit aller aus- und eingeführten Waaren, letzterer blos jene Waaren, die für den französischen Verbrauch bestimmt sind. Bis zum Jahre 1864 wurde seit 1847 neben dem wirklichen Werthe auch noch der officielle Werth angegeben, und zwar auf Grundlage von Bestimmungen, die seit 1827 in Kraft waren. Dieser Wechsel in den Erhebungsnormen erschwert ungemein eine eingehende Vergleichung der Angaben.

Fassen wir zunächst die officiellen Werthe von 1827 bis 1847 ins Auge, so betrug die Einfuhr bei dem Generalhandel 1827—1836 $667._4$ Mill. Fr., 1837—1846 1088, 1847—1856 $1467._7$, 1857—1861 2306 Mill. Fr. im jährlichen Durchschnitte; der Export belief sich in denselben Jahren auf $961._3$, 1024, $1668._4$ und 2623 Mill. Fr., die Gesammtheit des Handels daher, Ausfuhr und Einfuhr zusammen, 1829—1836 $1866._3$, 1837—1846 $2436._6$, 1847—1856 3136, 1857—1861 4930 Mill. Fr. im jährlichen Durchschnitte. Der Specialhandel lieferte im jährlichen Durchschnitte folgende Ergebnisse: 1827—1836 Einfuhr $479._9$, Ausfuhr $521._4$; 1837—1846 Einfuhr $776._4$, Ausfuhr $712._9$ Mill., 1847—1856 $1000._9$ und $1204._5$, endlich 1857—1861 Einfuhr $1568._4$ und Ausfuhr $1876._2$ Mill. Fr. Der Handel blieb seit Herstellung des Friedens bis zum Anfange der Dreissiger Jahre fast stationär, seitdem ist, einige wenige Jahre ausgenommen, durch innere oder äussere Verhältnisse veranlasst, ein regelmässiges Steigen bemerkbar. Mit Ausnahme der Periode von 1837—1846 überwiegt die Ausfuhr.

So bedeutend auch die Entwickelung des Verkehrs in der 35jährigen Periode ist, wird dieselbe durch den gewaltigen Aufschwung der letzten anderthalb Jahrzehnte in den Schatten

gestellt. Welch geringen Werth man auch auf die Erhebungen der Handelswerthe legen mag, es wird sich nicht in Abrede stellen lassen, dass die mannigfachen Reformen auf dem Gebiete der Handelspolitik und die Beseitigung der Verkehrsschranken, die Handelsthätigkeit gefördert haben. Die Ziffern bei dem Specialhandel sind hiebei nicht maassgebend, denn diese beschränken sich einzig und allein auf jene Waaren, die Frankreich erzeugt, oder in Frankreich consumirt werden; aber bei dem Generalhandel offenbart sich der grandiose Aufschwung des französischen Verkehrs.[1]) Der wirkliche Werth betrug 1859 bei dem Generalhandel 5411 Mill. Fr., wovon $2354._5$ auf die Einfuhr, 3057 auf die Ausfuhr entfielen. Im Jahre 1876 belief sich der Generalhandel auf $9456._3$ Mill., wovon 4909 auf die Einfuhr kommen. In den normalen Jahren ist ein stetiges Steigen bemerkbar, nur unterbrochen durch die Einwirkungen von Krise oder Krieg, so in den Jahren 1867 und 1870. Unmittelbar nach Beendigung des letzten grossen Kampfes, nimmt die Handelsthätigkeit abermals einen Aufschwung, als wollte sie die erlittenen Verluste wett machen. Von dem Gesammthandel entfielen 1859 auf den Seeverkehr $3885._3$, 1876 $6258._5$, auf den Verkehr zu Lande 1859 $1526._6$ Mill. Fr., 1876 $3197._8$. Die etwas procentuelle stärkere Zunahme des Land-

[1]) Specialhandel:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Summa	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Summa
1860	$1897._3$	2277	$4174._4$	1869	$3153._1$	$3074._9$	6228
1861	$2442._3$	$1926._3$	$4368._6$	1870	$2867._4$	$2802._1$	$5669._5$
1862	$2198._6$	$2242._7$	$4441._3$	1871	$3566._7$	$2872._5$	$6439._2$
1863	$2426._4$	$2642._6$	5069	1872	$3570._3$	$3761._7$	7332
1864	$2528._2$	$2924._2$	$5452._4$	1873	$3554._7$	$3787._3$	7342
1865	$2641._8$	3088	$5730._2$	1874	$3507._7$	$3701._1$	$7608._8$
1866	$2793._5$	$3180._6$	$5974._1$	1875	$3536._7$	$3872._6$	$6409._3$
1867	$3026._5$	$2825._9$	$5852._4$	1876	$3988._4$	$3575._6$	7554
1868	$3303._7$	$2789._9$	$6093._6$				

Hiebei sind Barbeträge nicht inbegriffen. An „Numeraire“ wurde ein- und ausgeführt im Durchschnitte der Jahre in Mill. Fr.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1862—1866	705	536
1867—1871	580	329
1872—1876	586	228

Die höchsten Ziffern der Einfuhr erscheinen im Jahre 1864 mit 734 Mill., 1866 mit 1065, 1867 849. 1874 952 und 1876 804 Mill. Fr. Bei der Ausfuhr zeigt 1864 den grössten Betrag mit 651 Mill.

handels erklärt sich durch die seit 1860 mit den Nachbarstaaten abgeschlossenen Verträge und durch die Eisenbahnverbindungen.

14. Unter den europäischen Ländern hat für den Handel Frankreichs *Grossbritannien* die grösste Bedeutung. Die Handelsbeziehungen der beiden Staaten sind namentlich seit dem Jahre 1861 inniger geworden, und die Export- und Importziffern sind besonders für die Beurtheilung der Wirkungen des Handelsvertrages ungemein belehrend. Die Einfuhr englischer Waaren nach Frankreich betrug in dem Zeitraume von 1827—1836 im Durchschnitte 22.$_3$ Mill. Fr., 1837—1846 80.$_4$ Mill., 1847—1856 127 Mill., 1857—1861 361.$_6$ Mill. Fr., während der wirkliche Werth im Jahre 1875 624 Mill. Fr. erreichte; die Ausfuhr betrug 1827—183 665.$_3$ Mill. Fr., 1837—1846 97.$_2$Mill., 1847—1856 279.$_7$, 1857—1861 491.$_9$ Mill., 1862 601 Mill., 1875 1067 Mill. Nach beiden Richtungen daher eine ganz ausserordentliche Steigerung.

Bezüglich des *französisch-deutschen Verkehrs* würde es schwieriger Umrechnungen und Berechnungen bedürfen, um die allmälige Entwickelung desselben zu verfolgen, da der Zollverein bekanntlich in den verschiedenen Perioden nicht den gleichen Umfang hatte. Erst seit Gründung des deutschen Reiches erhalten wir vergleichbare Ziffern, die aber doch noch immer nicht zutreffend genug sind, um uns einen klaren Einblick in die innigen commerciellen Wechselbeziehungen zu ermöglichen, da bezüglich des Handels von Elsass-Lothringen für die erste Zeit gewisse Begünstigungen vereinbart worden sind, die jedenfalls auf den Umfang des Handels von Einfluss waren. Die französische Handelsstatistik unterschied früher zwischen dem Handel mit dem Zollvereine und den Hansestädten, während in den letzten Ausweisen der gesammte französisch-deutsche Verkehr zusammengefasst wird. Jedenfalls lässt sich jedoch so viel feststellen, dass Deutschland in dem Specialhandel Frankreichs in den letzten Jahren die dritte Stelle einnimmt, und nur von England und Belgien übertroffen wird; es behauptet diesen Rang bei der Ausfuhr nach Deutschland, während es bei der Einfuhr in die vierte Stelle rückt. — *Belgien* nimmt gegenwärtig in dem Handel Frankreichs die zweite Stelle ein. Der gesammte Specialhandel betrug dem wirklichen Werthe nach 1847—1856 254.$_5$ Mill., 1857—1861 342.$_7$, 1863 478.$_3$, 1874 966.$_4$; hat sich demnach seit eilf Jahren fast verdoppelt.

Hievon entfielen 1863 267.$_7$ Mill. Fr. auf die Einfuhr, 210.$_6$ Mill. auf die Ausfuhr; 1874 439.$_2$ Mill. Fr. auf die Einfuhr, 527.$_2$ Mill. Fr. auf die Ausfuhr; 1876 weist einen Rückgang auf, der Specialhandel belief sich auf 849.$_2$ Mill., wovon 403 auf die Einfuhr entfielen. Es ist wie bei dem Handel mit England unverkennbar, dass die seit 1861 eingetretenen Erleichterungen auf die Belebung und Entwickelung des Verkehres mächtig eingewirkt haben, was um so bedeutsamer ist, da die belgische Industrie in einzelnen Zweigen mit der französischen mächtig concurrirt. Sehr alt sind die Handelsverbindungen zwischen Frankreich und der *Schweiz,* welche durch den Vertrag vom 30. Mai 1799 geregelt wurden. Hiezu kommen noch die Conventionen vom Jahre 1827 und 1828. Vor der Revolution waren es besonders Erzeugnisse der Landwirthschaft, welche die Eidgenossenschaft nach Frankreich verführte: Käse, Wolle, Flachs, Hanf, Mastvieh, Pferde, und mehrere von diesen Erzeugnissen wurden auch später nach der Restauration, trotzdem dass man dieselben in Frankreich mit einer hohen Steuer belegte, in grossen Quantitäten eingeführt; von Industrieerzeugnissen fanden besonders die Schweizer Uhren einen grossen Absatz in Frankreich. Im Jahre 1834 betrug die Einfuhr 39 Mill., die Ausfuhr 65 Mill. im Generalhandel, wovon 12 Mill. der Einfuhr und 29 Mill. der Ausfuhr in den Specialhandel übergingen. Seitdem hat sich der Verkehr beträchtlich entwickelt. Der Specialhandel betrug dem wirklichen Werthe nach 1847—1856 im Durchschnitte 88.$_4$ Mill. jährlich; 1857—1861 168 Mill., 1862 196.$_4$ Mill., 1875 408, 1876 389 Mill.; er folgt unmittelbar nach den Vereinigten Staaten. Auf die Einfuhr entfielen 1875 93.$_7$ Mill., 1876 110.$_1$ Mill; auf die Ausfuhr 1875 315, 1876 279; zieht man blos die letztere in Betracht, so nimmt die Schweiz mehr französische Artikel auf als Nordamerika, und während sie bei der Einfuhr in den letzten Jahren an eilfter oder zwölfter Stelle steht, behauptet sie bei der Ausfuhr den vierten Platz. Bei der Einfuhr nach Frankreich spielen jedoch nicht die Naturproducte die erste Rolle, sondern es sind auch Industrieartikel, namentlich bei dem Generalhandel, aber auch für den Specialverkehr sind einige Waaren von Belang.

Der Verkehr Frankreichs mit den *Vereinigten Staaten Nordamerikas* stand früher in erster Linie, ist aber seit 1860 durch die Beziehungen mit England überflügelt worden. In den Jahren

1827—1836 betrug der Specialhandel durchschnittlich $157._6$ Mill. jährlich, 64 Mill. bei der Einfuhr und $93._6$ Mill. bei der Ausfuhr nach dem officiellen Werthe, und erreichte 1847 bis 1856 $326._5$ Mill. nach dem officiellen Werthe, oder 330 Mill. nach dem wirklichen Werthe; bis 1861 ist eine beträchtliche Steigerung eingetreten, seitdem ein Rückgang, der sich in der ersten Hälfte der Sechziger Jahre durch die inneren amerikanischen Wirren erklärt. Es betrug nämlich der gesammte Specialverkehr 1862 $196._1$ Mill. Fr.; $96._2$ Mill. bei der Einfuhr, 99 Mill. bei der Ausfuhr (gegen mehr als 455 Mill. im Vorjahre). Noch im Jahre 1867 betrug der gesammte Specialhandel blos $297._2$ Mill. Fr., und die Vereinigten Staaten nahmen in der Reihe der Staaten die sechste Stelle ein, seitdem ist ein bedeutender Aufschwung in dem Verkehre eingetreten; bereits 1871 hatte der Specialhandel die Höhe von $512._9$ Mill. erreicht, wovon fast an 190 Mill. auf die Einfuhr kamen, 1874 537 Mill., die Ausweise von 1875 und 1876 zeigen einen beträchtlichen Rückgang auf 454 und 494 Mill. Hiernach nimmt der Verkehr mit Amerika die fünfte Stelle ein und wird von jenem mit England, Belgien, Deutschland und Italien übertroffen. Bei der Einfuhr kommen natürlich Baumwolle, Tabak, Merraine de chère u. dgl. m. in Betracht. Bei der Ausfuhr Industrieproducte.

Der Handel mit *Spanien* war besonders im 18. Jahrhundert einträglich für Frankreich; während der Revolutionskriege nahm derselbe bedeutend ab und hat auch in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts fortwährend an Einträglichkeit verloren. Noch in den Jahren 1827—1836 bildet der Verkehr mit Spanien $6._2$ % des gesammten französischen Handels, sank jedoch in den Jahren 1847—1856 auf $5._3$ % herab; 1857 betrug er $5._7$ %, 1858 blos 5 % des gesammten französischen Verkehres. Der am 18. Juni 1861 auf zwölf Jahre abgeschlossene Handelsvertrag brachte einige Verkehrserleichterungen. Im Jahre 1864 betrug der gesammte Specialhandel $225._4$ Mill., wovon $168._6$ Mill. auf die Ausfuhr entfielen, 1874 $269._1$, 1875 $234._7$, 1876 $250._6$ Mill. (139, $140._6$ und $154._5$ Mill. Fr. auf die Ausfuhr). Die inneren Wirren von Spanien waren natürlich nicht ohne Einfluss namentlich auf die geringe Zunahme der Einfuhr spanischer Artikel nach Frankreich. Die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr bildeten: Wolle, welche Frankreich hauptsächlich aus Spanien bezog,

sodann auch Südfrüchte, Seide, Olivenöl, Wein und Branntwein, wogegen Frankreich hauptsächlich Industrieproducte nach der pyrenäischen Halbinsel verschickte, besonders seidene, leinene, wollene und baumwollene Stoffe. In Folge des verschärften Schutzsystems in Spanien nahm der Verkehr mit mehreren dieser Artikel ab. Höchst unbedeutend war und blieb fortwährend der Handel mit *Portugal.* Im Jahre 1876 belief sich der gesammte Specialverkehr auf $37._5$ Mill. Fr. gegen $29._3$ Mill. im Jahre 1864.

Mit den *italienischen Staaten,* besonders mit Sardinien bestand schon vor der Revolution eine sehr innige Handelsverbindung und der Verkehr erlangte in den Dreissiger Jahren einen sehr grossen Umfang. Die Einfuhr von Rohstoffen für die französische Industrie nahm besonders zu; Sardinien und Toscana lieferten vornehmlich Seide, Sicilien Schwefel. In den Jahren 1827—1836 betrug der Import aus Sardinien $65._2$ Mill. durchschnittlich, der Export 44 Mill. Schon im Jahre 1840 führte man für $107._8$ Mill. ein, für $66._1$ Mill. aus. Gegenwärtig nimmt Italien in dem gesammten Specialverkehr Frankreichs die vierte Stelle ein und hat selbst Nordamerika überflügelt. Im Jahre 1875 betrug derselbe $541._2$, 1876 $631._2$ Mill. Fr.; die Einfuhr überwiegt, sie belief sich in den beiden Jahren auf $322._5$ und $415._4$, so dass Italien bei der Einfuhr unmittelbar nach England kommt.

Im *Mittelmeere* nimmt Frankreichs Handel, selbst abgesehen von dem Verkehre mit Italien, keine sehr bedeutende Stellung ein; er wird von England vollständig in den Schatten gestellt. Im Jahre 1861 betrug der gesammte Specialhandel mit der Türkei $144._7$ Mill. Fr., dem wirklichen Werthe nach, mit Aegypten 48, mit Griechenland 8 Mill.; im Jahre 1876 belief sich derselbe auf $234._2$ Mill. mit der Türkei, $94._1$ Mill. mit Aegypten und $18._5$ Mill. mit Griechenland. Ueberwiegend ist die Einfuhr.

Die so ungemein wichtigen Handelsbeziehungen mit dem *Norden Europas* blieben lange vernachlässigt. Bis 1854 fast stationär, hat seitdem der Verkehr mit Schweden sich gehoben, und zwar von 8 Mill. in dem genannten Jahre, auf 19 Mill. im Jahre 1859 und auf 50 Mill. 1871, mit Norwegen von 28 Mill. auf 44 Mill. in dem Zeitraume von 1854 bis 1871. 1873 betrug der Verkehr mit Schweden $58._9$, mit Norwegen $32._2$ Mill.; hievon entfielen auf die Ausfuhr nach Schweden $13._2$, nach Norwegen

10.$_6$ Mill., auf die Einfuhr von dort 45.$_7$, von hier 21.$_6$ Mill. Fr. Auch mit *Russland* ist der Handel ein bedeutender geworden; 1827—1836 machte der gesammte Specialhandel 27.$_7$ Mill. Fr. aus (19.$_9$ Mill. für die Einfuhr, 7.$_8$ Mill. für die Ausfuhr), 1847 bis 1856 bereits 58.$_2$ Mill. (44.$_4$ Mill. Einfuhr, 13.$_8$ Mill. Ausfuhr), 1875 243.$_8$ Mill. (196.$_5$ bei der Einfuhr, 47.$_3$ Mill. bei der Ausfuhr).

Mit dem *Osten Asiens,* China und Japan, hat der Verkehr seit der Eröffnung dieser Länder fast von Jahr zu Jahr eine grössere Ausdehnung erlangt. Noch im Jahre 1861 erscheint der gesammte Handel mit China, Cochinchina und Oceanien mit nur 6.$_4$ Mill. Fr., im Jahre 1876 betrug der Handel mit China 144.$_2$ Mill. (Einfuhr 140.$_8$ Mill.), mit Japan 45.$_8$ Mill. (Einfuhr 36.$_6$ Mill.).

Es ist ein Zeichen zunehmender Einsicht, wenn bei der Beurtheilung der Handelslage nicht Alles einzig und allein auf den grösseren oder geringeren Zollsatz zurückgeführt wird und die mehr oder minder innigen Handelsbeziehungen zu den einzelnen Ländern auch durch andere Ursachen erklärt werden. Es hängt mit dem Zolle nicht zusammen, wenn der Verkehr Frankreichs mit Asien sich nicht im entferntesten mit jenem Englands messen kann, und selbst die Handelsthätigkeit Hollands die französische in vielen Theilen der Welt übertrifft. Es hängt diese Inferiorität Frankreichs zum Theil wenigstens mit dem Jahrzehnte lang festgehaltenen Verbotsysteme zusammen. Die französische Industrie hatte mit der Versorgung des heimischen Marktes vollauf zu thun, und die Handelswelt versäumte es, den Handelsbeziehungen mit den überseeischen Ländern die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Auch ging die Richtung der französischen Industrie nicht auf die Massenproduction, welche gerade bei dem überseeischen Handel in die Wagschale fällt. Erst seit 1860 ist dies zum Theile wenigstens anders geworden. Vor dem Jahre 1860 überstieg der Handel Frankreichs mit Ostasien nicht 6 Mill., 1864 64 Mill., 1875 mit China allein 91.$_8$, mit Japan 27.$_7$ Mill., während einiger Jahren zeigt der Verkehr noch grössere Ziffern. Im englischen Indien ist die Superiorität Englands schwer aus dem Felde zu schlagen, dennoch macht Frankreich, wenn auch langsam, Fortschritte; im Jahre 1860 betrug der Handel 70 Mill., 1875 137.$_7$ Mill. Fr., wovon allerdings blos 8.$_2$ Mill. auf die Ausfuhr entfallen. Allein es ist jedenfalls ein Fortschritt,

dass sich Frankreich allmälig der Mitlerschaft Englands für jene Waaren, deren es für seine eigene Industrie bedarf, entschlägt.

In dem Handel mit *Südamerika* und *Centralamerika* wird Frankreich von England und auch von den deutschen Hansestädten in den Schatten gestellt. In erster Linie stehen die La Plata-Staaten mit einem Gesammthandel von 163 Mill. im Jahre 1876 gegen $59._5$ Mill. im Jahre 1861; Brasilien mit 94 Mill. im Jahre 1861 und $136._7$ im Jahre 1876; Peru $40._2$ Mill. 1861, $76._4$ Mill. Fr. 1876; Chili $26._4$ 1861, $55._3$ 1876; Paraguay $29._5$ im Jahre 1861 und $56._7$ im Jahre 1876; Mexiko $17._6$ 1861, $20._1$ im Jahre 1876; Venezuela $11._2$, Neu-Granada, Aequator, Guatemala, Bolivia in den Jahren 1861 zusammen mit etwa 12 bis 15 Mill. Fr.[1])

15. Die französische Industrie hat im siebenten Jahrzehnt beträchtliche Fortschritte gemacht und in fast allen Zweigen derselben ist ein grosser Aufschwung bemerkbar.[2]) Die Production der Steinkohlen hob sich in dem Zeitraume von 1829—1859 von $1._{74}$ Mill. auf $7._6$ Mill. Tonnen; im Jahre 1861 wurden $8._4$ Mill. Tonnen gewonnen, 1869 $13._5$, 1873 17 Mill., 1877 $16._6$ Mill. Tonnen. Die heimische Production ist daher seit 1861 um 150 % gestiegen, obgleich auch die Einfuhr fremder Steinkohlen in dem Zeitraume von 1861—1876 in beträchtlicher Weise zugenommen hat. Der procentuelle Antheil der fremden Steinkohlen in der Versorgung des heimischen Bedarfes ist gegenwärtig geringer als 1860.

Die Einfuhr von Wolle belief sich 1827—1836 im Durchschnitte auf $8._5$ Mill. Kilogr., hob sich in dem nächsten Jahrzehnt auf $17._3$ Mill. im jährlichen Durchschnitte. Sieht man von dem Jahre 1848 ab, so zeigt sich fast eine stetige Progression beim Import; in der zweiten Hälfte der Fünfziger Jahre erreicht die Einfuhr bereits die Höhe von über 35 Mill. Kilogr. im jährlichen Durchschnitte; 1859 beziffert sie sich auf $39._9$ Mill. Kilogr., 1869 $112._5$ Mill., 1874 über 120 Mill. Kilogr. Allerdings hat auch die Ausfuhr grössere Dimensionen angenommen, sie stieg von 171.884 Kilogr. im Jahre 1858 auf $24._4$ Mill. im Jahre 1874,

[1]) Die statistischen Angaben sind insgesammt den französischen Handelsausweisen entnommen. Für die Zeit bis 1860 sind dieselben bei Vogel a. a. O. übersichtlich verwerthet.

[2]) Ueber die wichtigsten Industriezweige bis zum Beginn der Sechziger Jahre Vergl. Band I das betreffende Capitel.

allein jedenfalls ist der im Lande verbleibende Rest bedeutend genug, um eine klare Vorstellung von der Zunahme der Wollindustrie zu gewähren. Dazu kömmt noch, dass Frankreich eine heimische, ziemlich beträchtliche Wollproduction besitzt. Die Wollindustriellen sahen sich zum Theil dem unvermeidlichen Untergange geweiht, als der Vertrag mit England in Wirksamkeit trat; der Erfolg hat gezeigt, dass sie sich auch hier gewaltig geirrt haben. Verfolgt man die französische Industrie in ihren einzelnen Zweigen, so zeigt sich ein regelmässiges, continuirliches Steigen, wobei natürlich immer nur ein grösserer Zeitraum ins Auge gefasst werden muss. Allerdings musste man in einzelnen Artikeln der mächtigen Concurrenz Englands weichen, während man in anderen die Superiorität auf das energischeste behauptete. Roubaix musste darauf verzichten, sich mit Bradford messen zu wollen, und die Erzeugung von halbwollenen Stoffen fast aufgeben, dagegen hat Rheims seine hervorragende Stellung befestigt; im Jahre 1800 betrug der Werth der daselbst erzeugten Artikel 11 Mill., 1840 45 Mill., 1860 60 Mill., 1872 bereits 151 Mill. Fr.! Die Einfuhr von Wollgarnen und Wollgeweben hat allerdings gewaltige Dimensionen angenommen; am Schlusse der Fünfziger Jahre betrug sie $2._5$ Mill. Fr., 1874 $83._6$ Mill. und im Durchschnitte der Jahre 1872—1874 sogar $92._9$ Mill. Fr., aber auch die Ausfuhr ist von $185._3$ Mill. Fr. im Jahre 1857, auf $364._8$ Mill Fr. im Jahre 1874 gestiegen; die Ausfuhr überstieg daher die Einfuhr um $281._2$ Mill. im Jahre 1874; während im Jahre 1857 die Differenz zu Gunsten der Ausfuhr $184._3$ Mill. betrug, wobei noch berücksichtigt werden muss, dass einer der bedeutendsten Industrieorte in Wolle, Bischweiler, seitdem an Deutschland gekommen ist.

Die Baumwolleneinfuhr betrug 1816 12, 1826 $31._9$, 1836 $44._3$, 1846 $64._2$, 1856 $84._2$ Mill. Kilogr.; der amerikanische Bürgerkrieg hat diese fast stetige Steigerung unterbrochen, da die Importen aus andern Ländern keinen genügenden Ersatz für den transatlantischen Ausfall boten. 1859 betrug der Gesammtimport an Baumwolle $81._6$ Mill., wovon 75 Mill. aus Amerika. 1867 betrug die Menge $95._9$ Mill., 1869 $124._3$, 1874 $133._5$ Mill. Kilogr. Rechnet man den Export ab, so verblieb für die heimische Verarbeitung 1857—1859 im jährlichen Durchschnitte 78 Mill., 1872—1874 $75._2$ Mill. Kilogr. Die Anzahl der Spindeln wurde 1852 auf nahe an $3._5$ Mill. angegeben, und betrug vor dem deutsch-französischen

Kriege 6.$_5$ Mill., wovon 1.$_6$ Mill. auf den Elsass kamen. Die elsässische Baumwollindustrie bildete bisher den Glanzpunkt der französischen Fabrikation, besonders in der Appretur fast unübertroffen, und selbst nach dem Geständnisse der Franzosen kann das übrige Frankreich nicht solche Erzeugnisse aufweisen, wie Mühlhausen!

Die beträchtliche Zunahme der Leinenspinnerei ist eine Folge des amerikanischen Bürgerkrieges; 1840 zählte man in Frankreich 57.000 Spindeln, 1844 120.000, 1852 210.000, 1864 400.000, 1866 700.000. In gleicher Weise entwickelte sich die Weberei. Durch die Beendigung des Krieges litt dieser Industriezweig ungemein, der Consum an Leinen nahm beträchtlich ab. Die Importe an Leinenwaaren und Geweben beliefen sich 1847 bis 1856 auf 9.$_2$ Mill. Fr. im jährlichen Durchschnitte, die Exporte auf 18.$_5$ Mill. Fr.; 1857—1859 betrugen jene 12.$_5$, diese 16.$_6$ Mill. Fr.; 1867—1869 26 und 28.$_5$ Mill.; endlich 1872—1874 wurden für 20.$_{27}$ Mill. eingeführt, 41.$_5$ Mill. ausgeführt. Die Steigerung der industriellen Thätigkeit geht jedoch aus den Einfuhr- und Ausfuhrlisten des Rohstoffes hervor; während noch 1857 von den Einfuhrmassen blos 25.$_7$ Mill. für den heimischen Verbrauch erübrigten, steigert sich diese Ziffer mit geringen Unterbrechungen von Jahr zu Jahr und erreicht 1873 über 64 Mill., für 1874 ist ein Rückgang bemerkbar. Noch immer beträgt der mittlere Durchschnitt der letzten Jahre über 60 Mill. Kilogr. Baumwolle und Jute beeinträchtigen ungemein in Frankreich, sowie anderswo die Leinenindustrie. Von Jute z. B. wovon 1854 6—7 Mill. Kilogr. eingeführt wurden, wird gegenwärtig über 24 Mill. Kilogr. verarbeitet.

Die hohe Entwickelungsstufe der französischen Seidenindustrie ist bekannt genug. Bis in die jüngste Zeit vielfach von der Regierung durch eine grosse Anzahl von Maassnahmen unterstützt, beherrschte sie den französischen Markt unbedingt und fand auch einen nicht unbedeutenden Absatz in andern Ländern, wo man sich französischem Geschmack vollständig unterwarf. Ausschlaggebend zum Theil für die Ausdehnung, welche dieser Industriezweig gewann, war auch der Umstand, dass das Land selbst den Rohstoff in ausgiebiger Weise lieferte. Bereits 1790 wurden 6.$_5$ Mill. Kilogr. Cocons erzeugt, 1840 17 Mill. Kilogr., 1853 26 Mill., die höchste Ziffer, welche erreicht worden ist.

Seitdem trat ein beträchtlicher Rückgang in Folge der Raupenkrankheit ein. Fremde Einfuhren waren in grösseren Massen erforderlich als bisher. Der eingeführte Rohstoff betrug 1847 bis 1856 125 Mill. Fr., 1857 231 Mill., wovon im zehnjährigen Durchschnitte $15._8$, 1859 41 Mill. exportirt wurden; 1861 betrug der Import $184._1$ 1875 $330._1$ Mill. Fr. Die Ausfuhr von Seidengarn und Seidenwaaren ist eine ausserordentliche, und französische Waaren haben trotz der beträchtlichen Concurrenz anderer Staaten ihre beherrschende Stellung auf dem Weltmarkte behauptet. Der Werth der Production in allen Gattungen wurde 1873 auf nahezu 700 Mill. Fr. geschätzt. Der Werth der eingeführten Seidenwaaren in dem Triennium 1857—1859 im jährlichen Durchschnitte $8._8$ Mill. betragend, stieg auf 34 Mill. in den Jahren 1872—1874, während die Ausfuhr (von $437._7$ Mill. Fr. auf $444._2$ Mill. Fr.) eine sehr geringe Zunahme zeigt. In den ordinären Artikeln hat Frankreich die Concurrenz Englands zu bestehen, dessen Fabrikation in glatten Waaren und Bändern ungeheure Dimensionen angenommen hat; in Sammt und Sammtbändern hat sich Crefeld emporgeschwungen, und in der Schweiz hat sich bereits im Anfange der Sechziger Jahre eine sehr bedeutende Fabrikation, besonders in Zürich, herausgebildet, die ihren Absatz in der Levante und Amerika gesichert hat.

Eine eingehende Schilderung der französischen Industrie in allen jenen Zweigen, in denen sie geradezu Ausgezeichnetes leistet, und auch für den Export arbeitet, würde die Grenzen dieses Buches überschreiten. Nur einige Artikel sollen hervorgehoben werden. Die grosse Vollendung französischer Leistungen in Ledererzeugnissen und vielleicht in noch höherem Maasse in Holz- und Tabletteriearbeiten sind bekannt genug. Einige Artikel sind seit lange eine Specialität Frankreichs und obgleich in anderen Ländern grosse Fortschritte gemacht worden sind, so behaupten die Franzosen vielfach noch den ersten Rang. Französische Luxusporzellanwaaren haben anderen Staaten lange Zeit als Vorbild gedient und werden in verhältnissmässig grossen Mengen eingeführt. Auch die Ausfuhr an Steingut und ordinären Porzellanwaaren ist keine unbedeutende. Beträchtlich ist die Production von Chemikalien. Bereits am Anfange der Sechziger Jahre wurde der Werth derselben auf 160—170 Mill. Fr. geschätzt; in der Erzeugung wissenschaftlicher und chirurgischer Instrumente wett-

eiferte Frankreich mit England und Oesterreich. Die Bronzeindustrie von Paris steht schon seit dem Beginne unseres Jahrhunderts in Blüthe. Bereits für 1827 wird der Gesammtwerth der verkauften Gegenstände auf $5._2$ Mill. berechnet, wovon etwa 2 Mill. Fr. Bronzewaaren ausgeführt wurden; 1834 berechnete man den Gesammtwerth bereits auf 12 Mill. Fr. Es ist allgemein anerkannt, dass Frankreich in diesem Industriezweige, der von Jahr zu Jahr eine Erweiterung erfährt, an Umfang und Vielseitigkeit unübertroffen dasteht und den europäischen Markt beherrscht. — In der Fabrikation künstlicher Blumen nimmt Paris ebenfalls die erste Stelle ein. Durch Verwendung tüchtiger Kräfte und geschmackvolles Arrangement werden Erzeugnisse geliefert, die in technischer und künstlerischer Beziehung fast unerreicht dastehen und deren Gesammtproduction sich auf mehr als 20 Mill. belaufen soll. — Die französische Schuhwaarenfabrikation leistet bekanntlich in Eleganz und vollendeter Ausführung Staunenswerthes, wesentlich durch die auf einer ausserordentlichen Stufe der Vollkommenheit stehende Lederfabrikation unterstützt. Wie aus den Berichten über die verschiedenen Weltausstellungen zu entnehmen, sind es namentlich einzelne Häuser, welche bezüglich der Massenproduction Grossartiges leisten. Der Export ist ein beträchtlicher nach allen Richtungen. In der Papierindustrie steht Frankreich in quantitativer Beziehung England nur wenig nach, wohl aber bezüglich der Qualität. Die Ausfuhr (Papier et ses applications) betrug 1861 29 Mill., 1876 $55._6$ Mill. Fr., die Einfuhr ist unbedeutend.

Die Spielzeugfabrikation hat in der französischen Hauptstadt eine kolossale Ausdehnung erlangt; im Jahre 1849 zählte man 371, 1860 erst 380 Etablissements; 1872 ist deren Zahl bereits auf 1504 gestiegen. „Es ist auffallend, wie erfinderische und speculative Köpfe hierin immer auf neue Ideen kommen, und wie darin der neugierige Sinn der Kinder einen unbegrenzten Wirkungskreis findet. Jedes Jahr sinnen die Kaufleute und Fabrikanten auf neue Artikel, die ihnen Erfolg versprechen können. Alle Erzeugnisse der grossen Gewerbe werden hier im Kleinen nachgeahmt; die Erfindungen der Wissenschaft, zumal der Physik und Mechanik, erhalten hier in einer erheiternden und doch gleichzeitig belehrenden Form ihre Anwendung; alle erdenkbaren Stoffe, Holz, Eisen, Eisenblech, Weissblech, Blei

und Kupfer, Erde und Sand zu Fayences, Porzellan und Krystall, Leder, Felle, Federn, Papier, Stroh, Korbweide, Kautschuk und andere Stoffe, bringt dieser Industriezweig zur Verwendung.“ An Eleganz und Feinheit steht Paris unübertroffen da [1]; einzelne Spielwaaren werden auch in einigen anderen Ortschaften Frankreichs angefertigt. Den Werth der in Frankreich fabricirten Puppen hat man bereits 1864 auf $1._5$ Mill. Fr. angegeben.

19. Unter den *Häfen Frankreichs* welche sich an dem Verkehre mit dem Auslande betheiligen, nimmt Marseille die erste Stelle ein. Es vermittelt fast ausschliesslich den Handel zwischen Frankreich und der Levante, Aegypten, den Barbareskenstaaten und Algier. Die hervorragendsten Artikel in dem Handel Marseilles sind: Cerealien, Oel, Zucker, Kaffee, Häute, Wolle und Seide. Die Ausfuhr besteht in Seife, Salz, Oel, Wein, Spirituosen aller Art und in Manufacturproducten. In dem Zeitraume von 1792—1873 betrug die gesammte Handelsbewegung, welche Marseille vermittelte, im Durchschnitte $138._3$ Mill. und zwar 60 Mill. für den Import und $78._{28}$ Mill. für den Export. Unter dem Kaiserreiche lag der Handel total darnieder, und es dauerte einige Zeit, ehe er sich wieder hob. Noch im Jahre 1829 erreichte der Verkehr nicht die Ziffer vor der Revolution; erst seit der Eroberung Algiers lässt sich ein fortwährendes Steigen, geringe Unterbrechungen abgerechnet, wahrnehmen. Im Jahre 1854 betrug die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe 20.792 mit $3._{05}$ Mill. Tonnen; 1874 17.076 Schiffe mit $4._{98}$ Mill. Tonnen. Gegenwärtig dürfte der Gesammtverkehr beiläufig 2 Milliarden betragen. Marseille ist nicht blos ein grosser Hafenplatz, es besitzt auch eine beträchtliche Industrie, welcher es einen Theil seiner Handelsthätigkeit verdankt. Besonders bedeutend sind die Seifen- und Zuckerfabriken, die Metallindustrie, die Kerzenfabrikation, Lohgerberei u. a. m.; einige von diesen Artikeln werden nur im innern Verkehr Frankreichs abgesetzt, andere aber finden den Hauptmarkt im Auslande. Nicht unbedeutend ist der Fischfang Marseilles, obzwar derselbe in den letzten Decennien bedeutend abgenommen hat. Der Fischfang beschäftigte im Jahre 1830 1500 Menschen mit 36 Fahr-

[1] Vgl. den trefflichen Aufsatz von Mucke „Stand und Entwickelung der Industriebevölkerung von Paris 1860—1872“ in der Zeitschrift des königl. preussischen statistischen Bureau 1877.

zeugen, gegenwärtig 300 bis 400 Menschen auf etwas über 12 Fahrzeugen. Marseille steht in Verbindung mit den hervorragendsten Häfen des Mittelmeeres, und der Personenverkehr ist ziemlich beträchtlich. Mehrere Gesellschaften besorgen die Verbindung mit Corsika, Marokko, Syrien, Algier, Italien, Spanien u. s. w. Marseille ist ein Bankplatz ersten Ranges. Unter den Filialanstalten der Bank von Frankreich nimmt die von Marseille die erste Stelle ein [1]). So bedeutend die Stellung Marseilles im Verkehre des mittelländischen Meeres schon ist: die Perspective, welche sich seiner künftigen Entwickelung bietet, ist eine gewaltige, wenn jene Einrichtungen ins Leben gerufen werden, von denen in den letzten Jahren die Rede war, und welche, wie es scheint, die gegenwärtige Regierung Frankreichs zum Theil wenigstens ins Leben zu rufen beabsichtigt. Man plant eine directe Verbindung der Stadt mit dem Canal la Manche. Schon 1872 beabsichtigte eine Gesellschaft eine Bahnlinie Calais-Marseille, ferner eine Linie am rechten Ufer der Rhône [2]).

Noch immer behauptet sich Nantes in einer hervorragenden Stellung, obgleich gerade der commercielle Umschwung an diesem

[1]) In neuester Zeit hat sich in Marseille auch ein bedeutender Schlachtviehhandel entwickelt, und zwar seit 1862, nachdem die Einfuhr fremden Viehes in Frankreich gestattet wurde. Damals betrug die Einfuhr auf dem Seewege 63.316 Stück Vieh; 1872, demnach nach 10 Jahren, bereits 883.883 Stück, wovon auf dem Seewege 658.514 Stück. In dem Zeitraum von 1870—1874 wurden im jährlichen Durchschnitte 254.413 auf der Landseite und 418.089 zur See eingeführt; die Provenienz der zu Lande eingeführten Stücke rührt zumeist von Frankreich und zum Theil auch von Italien her; auf dem Seewege findet der Import aus Italien, Spanien und Afrika statt. Der Export geht nach Mittel- und Ostfrankreich, nach der Schweiz und dem südlichen Deutschland. Von den im Jahre 1872 eingeführten Mengen — die grösste Ziffer, die erreicht wurde — wurden 618.942 Stück ausgeführt. In dem interessanten Berichte, dem wir diese Daten entnehmen, wird berechnet, dass dieser Handelszweig in dem fünfjährigen Zeitraum von 1870—1874 einen Umsatz an Capitalien im Betrage von 325 Mill. Fr. erforderte, wovon auf die Seeeinfuhr 168 Mill. entfallen; und der Gewinn der französischen Handelsmarine in dieser Zeitperiode wird auf $8._{07}$ Mill. Fr. veranschlagt. Oesterreichisches Braunbuch S. 50.

[2]) Die gesammte Handelsbewegung Marseilles betrug in Millionen Francs des wirklichen Werthes bei der Ein- und Ausfuhr:

1857	$1132._8$	1860	1130	1873	1304
1858	920	1861	$1207._5$	1874	1915
1859	1022	1862	$1270._2$	1875	$1807._1$

Orte nicht spurlos vorübergegangen ist. In dem benachbarten St. Nazaire erwächst ihm ein Nebenbuhler. Zum Theil liegt die Ursache daran, dass die Schiffe mit bedeutenderem Tiefgang in dem letzterwähnten Orte einen besseren Ankerplatz haben, zum Theil daran, dass die Bewohner von Nantes an althergebrachten Einrichtungen mit Zähigkeit festhalten und sich in den Wechsel der Zeit und der Bedürfnisse nur schwer schicken. Allein Nantes steht als Zuckermarkt mit Marseille fast auf einer Linie; 1875 befanden sich daselbst 60 Mill. Kilogr., wovon fünf Sechstel Colonialzucker. Ausserdem ist hier ein wichtiger Mittelpunkt für den Handel mit englischer Kohle; ferner Holz aus Preussen, Russland und Norwegen, Guano aus Peru, Eisen aus England, Reis aus Indien, Blei, Oelfrüchte, Cacao, Kaffee, Kupfer, Zink und trockene Früchte. Der Export von Zucker erfolgt im raffinirten Zustande (1876 8000 Tonnen, 1875 11.000) nach England, Schweden, Spanien und Belgien, wohin auch Getreide aus der Loiregegend verführt wird. Nantes besitzt ausser Raffineriefabriken in neuerer Zeit auch andere Industrie, so eine nicht unbedeutende Fabrikation von Meubles, die zumeist nach den Antillen, nach Mexico, Guyana und Cochinchina gehen. Der früher hier ungemein lebhaft betriebene Schiffbau ist beträchtlich zurückgegangen in Folge des Umschwunges in dem Verkehr und der Ersetzung des Holzes durch Eisen. Dagegen hat Nantes in neuerer Zeit einen bedeutenden Ruf in der Bereitung von Conserven erlangt.

Eine hervorragende, eigenartige Stelle nimmt **Bordeaux** ein. Früher bereicherte sich die Stadt hauptsächlich durch den Colonialhandel; jetzt steht der Handel mit Bordeauxwein und Cognacbranntwein in erster Linie. Die Ausfuhr von Wein belief sich 1861 auf $95._8$ Mill., 1875 auf $247._5$ Mill. Fr. Die Hälfte des gesammten französischen Exports geht über Bordeaux. Die Production des Champagners hat sich ungemein gehoben, ebenso auch der Export. Der Absatz erstreckt sich bis nach China und Japan. Die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe belief sich 1876 auf 24.800 mit einem Tonnengehalt von 2 Mill., seit 1867 eine Steigerung um $33^0/_0$. Der Gesammtwerth der ein- und ausgeführten Waaren wurde für 1876 auf 554 Mill. Fr. geschätzt. Unter den transatlantischen Verbindungen ist es besonders der Verkehr mit Amerika, der für die Stadt von Wichtigkeit ist; nächst Havre und Nantes hat es noch den bedeutendsten An-

theil an dem amerikanisch-französischen Handel. Durch die trefflichen Eisenbahnverbindungen mit dem Innern Frankreichs und mit den weinbauenden Districten, so mit dem berühmtesten Weindistricte Medoc, hat der Handel grosse Erleichterungen erhalten. Nicht minder wichtig ist der Canal du Midi, durch welchen Bordeaux mit dem Mittelmeere in Verbindung steht. Die directen Handelsbeziehungen reichen nach allen Richtungen, nach der pyrenäischen Halbinsel, nach Petersburg und London, nach Schweden und Norwegen, nach Hamburg und Stettin, nach Südamerika und Afrika. In der französischen Colonie am Senegal hat Bordeaux eine dominirende Stellung. Auch besitzt die Stadt und die Umgebung eine entwickelte Industrie; von dem bedeutenden Schiffbau und den damit in Verbindung stehenden Gewerbszweigen abgesehen, Zuckerraffinerien, Spinnereien, Fabriken in Wachstuch, Decken u. dgl. m. Einen grossen Aufschwung hat in dem letzten Jahrzehnt die Erzeugung von Conserven genommen [1]).

Viel bedeutender als Bordeaux ist gegenwärtig Havre de Grâce, welches die Hauptstadt und Rouen versorgt, wozu besonders die Verbindungen des Hafens durch Eisenbahnen beigetragen haben. Schon im vorigen Jahrhunderte war der Verkehr Havre's nicht unbeträchtlich, aber erst in dem unserigen nahm er bedeutende Dimensionen an. Buonaparte ahnte die bedeutende Zukunft des Hafens und sprach es schon damals aus, dass Paris, Rouen und Havre nur eine einzige Stadt bilden. Der Krieg mit England im Jahre 1803 war für Havre sehr verderblich; viele Kaufleute verliessen die Stadt und liessen sich in Nantes nieder. Erst seit 1814 hob sich der Verkehr. Die Schifffahrt nimmt alljährlich zu. Nicht Bodenproducte machen hier den Hauptverkehr aus, aber man versendet nach allen Theilen der Welt und in ungeheueren Quantitäten die zahllosen Pariser Industrieerzeugnisse. Die Zolleinnahmen haben sich alljährlich gehoben [2]).

[1]) Michel „Histoire du Commerce et de la navigation à Bordeaux" Paris 1872. 2 Vol.

[2]) Havre rivalisirt gegenwärtig mit Marseille, und übertrifft es in manchen Jahren hinsichtlich der gesammten Ein- und Ausfuhr. Diese betrug in Mill. Fr. des wirklichen Werthes:

1857	1270.1	1860	1331.6	1874	1370
1858	1081.6	1861	1239.3	1875	1355
1859	1293.1	1862	1037.9	1876	1508

Unter den anderen Häfen des Reiches verdienen vornehmlich Erwähnung: Dünkirchen, welches zwar seine frühere Bedeutung eingebüsst hat, aber noch immer einen nicht unbeträchtlichen Verkehr mit Grossbritannien, Holland und Belgien vermittelt; Dieppe, Honfleur, Cherbourg nehmen besonders an der Fischerei in den entfernten Meeren, selbst an dem Wallfischfang Theil. Dieselbe Bedeutung haben die Häfen der Bretagne: Brest, Quimber, Morlaix, Saint Brieu, wogegen Saint Malo, l'Orient an dem Verkehr mit der pyrenäischen Halbinsel, England, Irland, Ost- und Westindien theilnehmen. Für den Salzhandel sind wichtig La Rochelle und Libourn. Es ist nämlich nicht die Industrie allein, welche bei dem erleichterten Handelsverkehr gewonnen hat, die Ausfuhr agrikoler Erzeugnisse hat in Frankreich früher ungeahnte Dimensionen angenommen. Calais, Dünkirchen, Dieppe, Honfleur, Saint Malo, Cherbourg haben gerade in Folge der massenhaften Ausfuhr sich ungemein entwickelt. Eier, Honig, Butter u. s. w., deren Ausfuhr früher gar nicht in die Wagschale fiel, werden jetzt in kolossalen Mengen ausgeführt. Einige Beispiele mögen genügen. Die Ausfuhr betrug im Jahre 1875: Käse und Butter $96._1$ Mill. Fr., Seefische $30._2$ Mill., Erdäpfel und trockene Gemüse $23._9$ Mill., Oelfrüchte $10._7$ Mill. Fr.[1]). Welche Ausdehnung hat der Trüffelhandel genommen! Nach den Ausweisen der Handelskammern bringt Frankreich $1._{58}$ Mill. Kilogr. im Werthe von $15._8$ Mill. Fr. in den Handel, doch ist dieser Betrag blos ein Minimum. Der kleine Ort Montagnac, auf einem Plateau der Seealpen gelegen, lebt ausschliesslich von der Trüffeljagd. Die Ausfuhr betrug 1865 104.000 Kilogr., 1870 172.000 Kilogr. zumeist nach England, Russland und Amerika[2]).

17. Das nicht unbeträchtliche Colonialgebiet, welches Frankreich im vorigen Jahrhundert besass, hat seitdem manche Beein-

[1]) Im Jahre 1838 betrug die Ausfuhr $18._6$ Mill., im Jahre 1858, $41._6$ Mill.; die Zahl der angelangten Schiffe war 1838 4559 mit 613.000 Tonnen, im Jahre 1858 6672 Schiffe mit $1._{05}$ Mill. Tonnen.

[2]) Die Handelsbewegung der wichtigsten französischen Häfen betrug in Mill. Fr. des wirklichen Werthes:

	Boulogne	Dünkirchen	Nantes	Cette	Rouen	Bayonne	Calais	Dieppe
1857	$330._3$	$116._7$	$118._9$	$61._2$	66	$37._5$	$41._5$	$30._7$
1860	$433._4$	$155._1$	$124._7$	$82._8$	$58._7$	$59._1$	$46._6$	$45._3$
1876	$596._3$	$251._1$	$90._6$	$148._4$	$119._9$	$30._4$	$125._3$	$150._1$

trächtigung erfahren, und es ist mehr als zweifelhaft, ob die Erwerbungen, welche seitdem stattgefunden haben, als ein Gewinn anzuschlagen sind. Mag sein, dass eine Hauptursache der verhältnissmässig geringen Fortschritte der Colonien und der nicht sehr bedeutenden Vortheile, welche dem Mutterlande aus dem Besitze derselben bis jetzt erwuchsen, in der engherzigen Colonialpolitik wurzelt, welche bis auf die jüngste Zeit an den beschränkten Anschauungen des Mercantilsystems festhielt [1]). Dieselben Principien, welche die Handels- und Schifffahrtsgesetzgebung Frankreichs beherrschten, sind auch hinsichtlich der auf die Colonien Bezug habenden Gesetzgebung zur Anwendung gekommen. Die Nationalversammlung bestimmte: die Erzeugnisse des Mutterlandes, sowie die in demselben verzollten Waaren, die Gegenstände der Ausrüstung und des Proviantes der transportirenden Schiffe sind bei der Ausfuhr aus dem Mutterlande und bei der Einfuhr in die Colonie zollfrei (Gesetz vom 17. Juli 1791). Die Ausfuhrverbote des Mutterlandes wurden für den Colonialverkehr später ausser Kraft gesetzt (Gesetz vom 3. September 1793). Die Erzeugnisse der Colonien waren frei von Abgaben für den Export ins Mutterland und bei der Einfuhr in Frankreich theils eingangszollfrei, theils hinsichtlich der Zollsätze begünstigt. Die Ausfuhr nach andern Gegenden war ursprünglich verboten; später wurde das Verbot im Allgemeinen wohl aufgehoben, allein mehrere Ausfuhrverbote blieben bis in die jüngste Zeit in Kraft. Jede Colonie hatte ihren eigenen Zolltarif [2]).

Während der Revolution verlor Frankreich durch den Aufstand der Schwarzen Domingo und ein kostspieliger Versuch, die Insel unter französische Botmässigkeit zurückzuführen, hatte keinen Erfolg; die Unabhängigkeit des neuen Staates Hayti musste anerkannt werden. Das im Jahre 1800 erworbene Louisiana wurde schon nach drei Jahren für 80 Mill. an die Vereinigten

[1]) Ueber die französischen Colonien ist hauptsächlich zu vergleichen das vom Minister in Frankreich herausgegebene „Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie“; Roy „Les Colonies françaises en 1858; histoire, commerce, production“; Duval „Les Colonies et la politique coloniale de la France“; Leroy-Beaulieu „De la Colonisation chez les peuples modernes“ Paris 1874. Werthvolle Artikel in der Revue maritime et coloniale.

[2]) Hock „Finanzverwaltung Frankreichs“ S. 307 ff.

Staaten verkauft. Der Friede im Jahre 1815 gab Frankreich alle jene überseeischen Besitzungen, welche es im Jahre 1792 besessen hatte, zurück; ausgenommen St. Maurice, S. Lucie und Tabago. Diese Verluste wurden, was Länderumfang anbelangt, durch die Eroberung Algiers, welche unter der Restauration begonnen, unter der Juliregierung fortgesetzt wurde, mehr als ausgeglichen. Ausserdem erwarb Frankreich Nossi-Bé, Mayotte in dem Canal von Mozambique, einzelne Küstenstrecken an der Westküste Afrikas und mehrere Eilande in der Südsee, wo es eine hervorragende Rolle zu spielen sucht. Das zweite Kaiserreich, welches dem Ruhm und der Machtstellung des Landes so grosse finanzielle Opfer brachte, erwarb Neu-Caledonien, vollendete die Eroberung Algiers durch die Unterwerfung Kabyliens, vergrösserte den Colonialbesitz am Senegal, fasste festen Fuss am rothen Meere und machte bedeutsame Eroberungen in Cochinchina.

Das Gesetz vom 29. September 1860 gestattete den Colonien die Einfuhr von Maschinen u. dgl. m. aus der Fremde, behufs der Verwendung in Zuckerfabriken. Das Gesetz vom 3. Juli 1861 regelte die Einfuhr Martinique's, Guadeloupe's und Réunion's aus fremden Ländern. Alle fremden Waaren, deren Einfuhr in Frankreich gestattet ward, konnten nunmehr auch in den Colonien eingeführt werden, und unterlagen in den Colonien denselben Zöllen, wie bei dem Import in Frankreich. Bis dahin war die Schifffahrt blos den Franzosen vorbehalten, seither sind die Colonien sämmtlichen Flaggen geöffnet, nur sind fremde Schiffe dem Erlag einer Taxe, welche französische Schiffe nicht zu zahlen haben, unterworfen. Und zwar beträgt der Flaggenzuschlag per Tonne von allen Schiffen aus Europa und den nicht europäischen Ländern am Mittelmeer auf Réunion 30, auf den Antillen 25 Fr., von den Ländern am atlantischen Ocean mit Ausschluss der Capstadt und ihres Gebietes auf Réunion 20, auf den Antillen 10 Fr., von den Ländern am grossen Ocean mit Einschluss der Capstadt auf Réunion 10, auf den Antillen 20 Fr. Die in den Colonien zugelassenen fremden Waaren sollten fernerhin nach den durch die Gesetze, Ordonnanzen und Decrete, welche deren Einfuhr gestattet haben, vorgeschriebenen Tarifen in allen Fällen behandelt werden, wo die durch die vorstehenden Bestimmungen eingeführten Zollgefälle oder Flaggenzuschläge höher sind, als

die in den bestehenden Tarifen festgesetzten. Die fremden Erzeugnisse haben, insoweit die ihnen gleichartigen französischen Erzeugnisse bei der Einfuhr in den Colonien einer Eingangsabgabe unterworfen sind, dieselbe Abgabe, erhöht um den Zoll, welcher durch den Tarif für Frankreich festgesetzt ist, zu entrichten. Die nach Frankreich bestimmten Erzeugnisse der Colonien und die nach den Colonien bestimmten Erzeugnisse Frankreichs können unter allen Flaggen verschifft werden. Erfolgt die Verschiffung unter fremder Flagge, so ist ein Zuschlag von 30 Fr. für die Befrachtungstonne von den nach Réunion bestimmten oder dorther kommenden Erzeugnissen, und von 20 Fr. von den nach Martinique oder Guadeloupe bestimmten oder dorther kommenden Erzeugnissen zu erheben. Die Colonien können ihre Erzeugnisse unter allen Flaggen, sei es nach dem Auslande, sei es nach einer andern französischen Colonie, vorausgesetzt, dass diese Colonie ausserhalb der dem Küstenhandel angewiesenen Grenze liegt, ausführen. Die in Frankreich auf französischen Schiffen eingeführten Erzeugnisse der Colonie, ausgenommen Zuckersyrup, welcher nicht zur Destillation bestimmt ist, Confituren und in Zucker eingemachte Früchte, Cacao und Kaffee, werden zollfrei zugelassen. Dieses Gesetz trat mit dem 1. September 1861 in Wirksamkeit.

Im Zusammenhange mit der Colonialpolitik steht die vielfach eigenthümliche, belehrende Gesetzgebung über die Zuckerbesteuerung. Die Begünstigung, welche man den Colonien angedeihen lassen wollte, führte natürlich dazu, die Einfuhr von Zucker, je nach den Herkunftsorten, mit verschiedenen Zöllen zu belegen. Während der Revolution und des ersten Kaiserreiches sind fast anderthalb Dutzend Decrete über die Zuckersteuer erschienen; der Zoll betrug bald 30, bald 400 Fr. für 100 Kilogr. Das Gesetz vom 28. April 1816 bestimmte, dass Rohzucker aus den französischen Besitzungen mit 45 Fr. für 100 Kilogr., gehackter Zucker (terrés) mit 70 Fr. zu verzollen sei, während der fremde Rohzucker einer Abgabe von 60 bis 90 Fr. unterlag. Bei dem grossen Unterschiede der Abgaben, beherrschte französischer Colonialzucker den französischen Markt fast vollständig, und im Jahre 1819 kamen von 39 Mill. Kilogr. 34 Mill. von den französischen Besitzungen. Die Colonisten forderten trotzdem das vollständige Verbot des fremden Zuckers,

und obgleich die französische Regierung diesem Ansinnen nicht nachkam, schuf sie doch eine grössere Prämie, indem sie eine Seetaxe von 5 Fr. für den auf französischen Schiffen eingeführten fremden Zucker, und von 10 Fr. auf fremden Schiffen erhob, zugleich aber indischen Rohzucker nur gegen die hohe Abgabe von 75—125 Fr. zuliess. Die Folge war, dass fremder Zucker vom französischen Markte noch mehr verdrängt wurde, und die in den nächsten Jahren eingeführten Mengen noch geringer waren. Die Klagen der Colonien hörten nicht auf, die niedrigen Preise wurden auf die Concurrenz des fremden Zuckers zurückgeführt; sie heischten eine Herabsetzung des Zolles für ihr eigenes Erzeugniss. Die Regierung, welche mit Rücksicht auf den Staatsschatz dieser Forderung nicht Rechnung tragen konnte, erhöhte die Abgabe auf fremden Zucker. Der Unterschied der Abgabe belief sich nahe auf 50 Fr.

Bei diesen Maassnahmen zog man blos die fremde Concurrenz und deren Bekämpfung in Betracht und berücksichtigte durchaus nicht, dass auf französischem Boden den Colonien eine von Jahr zu Jahr sich steigernde Mitbewerbung erwuchs. Die Rübenzuckerfabriken erzeugten schon vor dem Sturze des ersten Kaiserreiches nicht unbeträchtliche Mengen, und die hohen Zölle, welche von dem fremden Zucker unter der Restauration erhoben wurden, steigerten die Rübenzuckererzeugung, die einige Jahre hindurch sich nur mühselig durchgerungen hatte, abermals. Wie wenig man aber diesem Factor Rechnung trug, zeigt die einfache Thatsache, dass bei einer Enquête über die Bedürfnisse und den Stand der Zuckerindustrie des heimischen Rübenzuckers auch nicht einmal Erwähnung geschah. Neue Schwierigkeiten erwuchsen auch bei der Rückvergütung. Da fremder Rohzucker mit einem hohen Zolle belegt war, so war es nur gerecht, dass man bei der Ausfuhr des raffinirten Zuckers denselben rückerstattete, und die natürliche Folge war, dass die Zuckerraffinerien nur fremden Zucker einführten, der überdies billiger war, als französischer Colonialzucker. Abermalige Klagen der Colonisten, abermalige Abänderung des Gesetzes und Beseitigung des Unterschiedes in der Rückvergütung, d. h. Gleichstellung derselben, ob nun der raffinirte Zucker aus Colonialzucker oder fremden Zucker herrührt. Die Absicht des Gesetzgebers ging dahin, das Raffinieren fremden Rohzuckers ganz unmöglich zu machen, was

ihm auch gelang; aber es wurden in Folge der hohen Rückvergütung nicht unbedeutende Mengen von Rübenzucker im raffinirten Zustande ausgeführt und die französischen Rübenzuckererzeuger erhielten 120 Fr. für 100 Kilogr. als Rückvergütung, ohne einen Sous Steuer gezahlt zu haben! Die heimische Rübenzuckererzeugung hob sich von Jahr zu Jahr, schon 1831 erzeugte man 9 Mill. Kilogr.; 1833 bereits 19 Mill. Die Regierung erkannte die Nothwendigkeit einer Besteuerung, allein zweimal wurden die darauf bezüglichen Gesetzesentwürfe von den Kammern abgelehnt und erst 1837 drang man damit durch, dass der Rübenzucker vom 1. Juli 1838 mit 10 Fr. und vom 1. Juli 1839 mit 15 Fr. besteuert werden sollte. Die Zahl der Zuckerfabriken verringerte sich, die Erzeugung von Rübenzucker nahm vorübergehend ab, aber noch immer waren die Mengen beträchtlich genug, um dem Colonialzucker eine wichtige Concurrenz zu machen [1]). Die Stimmführer der Colonien, welche sich bisher blos auf die Bekämpfung des fremden Zuckers beschränkt hatten und nun auch als Gegner des Rübenzuckers auftraten, forderten ein vollständiges Verbot. Die Regierung kam diesem Wunsche zwar nicht nach, aber sie legte einen Gesetzesentwurf vor, wornach der Rübenzucker mit einer dem Zolle gleichen Steuer belegt und den Rübenzuckerfabrikanten eine Entschädigung von 40 Mill. zugesprochen werden sollte. Das Gesetz vom 3. Juli 1840 ging nicht so weit, sondern führte blos eine Steuer ein im Betrage von 25—36 Fr., je nach der Sorte des Zuckers, indem man bezüglich der Feinheit fünf Classen schuf. Da gleichzeitig auch der Zoll auf Colonialzucker mit 45 Fr. festgesetzt wurde, so behielten die Rübenzuckerfabrikanten noch immer eine Prämie, die es ihnen ermöglichte, den Kampf weiter zu führen, und in der That zeigt die Erzeugung eine fast stetige Zunahme. Auch die Zuckererzeugung der Colonien gewann an Ausdehnung; der französische Markt wurde von Colonial- und Rübenzucker überschwemmt; die Preise sanken. Die Seestädte erhoben abermals den Ruf nach Unterdrückung des Rübenzuckers, und ein in den ersten Januartagen 1843 vorgelegter Gesetzesentwurf kam diesem Ansinnen nach; vom 1. September 1844 sollte gegen eine Entschädigung von 40 Mill. an

[1]) 1837/8 wurden $49._{26}$ Mill., im darauffolgenden Jahre $39._{2}$ Mill. erzeugt. 1839/40 $22._{7}$ Mill.; seitdem trat im Durchschnitte ein Steigen der Production ein.

die Fabrikanten die Rübenzuckererzeugung verboten sein. Eine grosse Erregung war die Folge; die beiden Parteien, nämlich jene, deren Interesse mit dem Colonialhandel verknüpft war, und jene, die als Landwirthe, Maschinenfabrikanten und Bergwerksbesitzer Vortheile aus der Rübenzuckererzeugung zogen, bekämpften einander auf das heftigste; jene hatten im Süden, diese im Norden Frankreichs ihre Vertreter, und es tauchte der eigenartige Plan auf, Frankreich in zwei Zonen, die eine für Colonialzucker, die andere für Rübenzucker, zu theilen. Die Commission suchte diesem Interessengegensatze in einer anderen, als der von der Regierung vorgeschlagenen Weise gerecht zu werden, indem eine Scala beliebt wurde für die Besteuerung des Rübenzuckers; für die gemeinste Sorte wurde die Steuer von 25 auf 30 Fr. erhöht, und mit jeder Zunahme der Erzeugung um 5 Mill. Kilogr. sollte auch die Steuer um 5 Fr. steigen, bis sie 45 Fr. für 100 Kilogr. erreichte, oder um 5 Fr. fallen, ohne jedoch unter 30 Fr. zu sinken, wenn die Production in demselben Verhältnisse zurückging. Die Kammer beschloss im Gegensatze mit allen Anträgen: vollständige Gleichstellung des Colonialzuckers und des Rübenzuckers. Das Gesetz vom 2. Juli 1843 regelte in diesem Sinne die Frage. Die Freunde des Colonialzuckers waren damit zufriedengestellt, sie sahen im Geiste den Rückgang der Rübenzuckerindustrie, welche eine solche Last zu tragen nicht im Stande sein würde. Wirklich ging auch die Production etwas zurück, 1843/4 wurde fast um 1 Mill. Kilogr. weniger erzeugt, als im Vorjahre; aber schon 1844/5 betrug die erzeugte Menge mehr als 8 Mill. gegen die vorhergehende Campagne, und seitdem trat fast alljährlich eine Steigerung ein, da in der Erzeugung des französischen Colonialzuckers durch die Aufhebung der Sklaverei ein Rückgang eingetreten war. Es fehlte an Arbeitskräften und es dauerte einige Jahre, ehe die indolente und zum Theil auch capitalarme Bevölkerung dem Mangel durch anderweitigen Zuzug oder durch Ersetzung der Menschenarbeit durch die Maschine abgeholfen hatte. Die Regierung musste nun darauf sinnen, den Colonisten eine Begünstigung zu Theil werden zu lassen, und in den nächsten, der Februarrevolution folgenden Jahren wurde Colonialzucker mit einem geringeren Zolle belegt, als die auf den heimischen Rübenzucker auferlegte Steuer betrug. Die einheimische Zuckerindustrie überstieg im Jahre 1850 die Colonialeinfuhr

bereits um 25%, und die Nothwendigkeit, das Rendement auf sicherer Grundlage festzustellen, trat unbedingt hervor. Der Vorschlag Arago's, den Zuckergehalt durch das Polarimeter zu ermitteln, fand keinen Anklang, und ein Decret vom Jahre 1856 setzte die Besteuerung mit 45 und 48 Fr. für 100 Kilogr., je nach der Weisse des Zuckers, fest. Bezüglich der Colonien wurde für Zucker aus den Antillen 45 Fr., von Reunion 42 Fr. bestimmt, jedoch mit einem Nachlasse von 7 Fr., welcher sich jährlich um 1 Fr. verminderte, und mit 1861 in Wegfall kommen sollte. Das Rendement für Rohzucker wurde auf 75 und 81%, und im Jahre 1860 auf 76 und 80% erhöht. Seitdem sah man sich wieder von Zeit zu Zeit genöthigt, die Zollverhältnisse durch Verordnungen zu regeln, und zwar am 29. December 1855, am 25. Juni 1861, endlich im Jahre 1863. Seither zahlte raffinirter Zucker zwischen $42._6$ Fr. bis $60._2$ Fr. für 100 Kilogr., je nachdem derselbe aus den Colonien oder anderswoher kam; ferner wurde auch ein Unterschied gemacht, ob der Import auf fremden oder französischen Schiffen bewerkstelligt wurde; Rohzucker hatte $38._4$ bis 44 Fr. zu entrichten. Melasse zur Branntweinbrennerei ging aus den Colonien: Guyana, den Antillen, Réunion, ferner aus fremden Häfen Indiens, Südamerikas, Englands und Belgiens zollfrei, aus anderen Plätzen gegen eine Abgabe von $2._4$ Fr. ein; zu anderen Zwecken als zur Branntweinbrennerei musste für Melasse aus den Colonien in französischen Schiffen $11._{96}$ Fr. für 100 Kilogr. bezahlt werden, in fremden Schiffen war die Einfuhr aus Guyana verboten, aus den Antillen und von Réunion ward eine Additionalabgabe von 24 Fr. für die Tonne festgesetzt. Der Rückzoll wurde in den nämlichen Beträgen gewährt, welche für die Einfuhr oder als Steuer für das verwendete Rohmaterial zu entrichten waren. Es ist leicht ersichtlich, dass der Defraudation auf diese Weise Thür und Thor geöffnet war, da sich auf diese Weise schwer feststellen liess, aus welcher Gattung Rohzucker der raffinirte Artikel hergestellt wurde. Das befolgte System sollte den Colonien und der französischen Schifffahrt einen erheblichen Schutz gewähren und gleichzeitig auch die einheimische Rübenindustrie erhalten. Die grössten Vortheile fielen den Raffinerien zu, welche den reichhaltigsten Zucker kauften, der ein höheres Rendement als das gesetzlich angenommene ergab. Dieser Gesichtspunkt wurde in der That zu

wiederholten Malen, auch von Thiers, betont. Das Streben, die Prämien zu beschränken, führte zu den Conventionen zwischen Frankreich, England, Belgien und Holland, wobei überdies auch ein den Grundsätzen der Handelsfreiheit entsprechendes System angebahnt werden sollte. Allein auch die Festsetzung des Zuckergehaltes nach Farbentypen führte keineswegs zum erwünschten Ziele, indem nur, wie der neueste Darsteller dieser Verhältnisse ganz richtig bemerkt, ein neues Mittel zur Defraude im grössten Maassstabe gegeben wurde. Neue Raffinerien entstanden, die in Folge der Conventionsbestimmungen trefflich gediehen, und die Reclamationen der Rohzuckerfabrikanten hatten bisher keinen Erfolg. In der Kammer hat bei den jüngsten Debatten über diesen Gegenstand der Deputirte Detours die richtige Ansicht vertreten, „dass nur die Besteuerung des consumirten Fabrikates im Augenblick des Ueberganges in den Consum unter gleichzeitiger Einführung einer Betriebscontrolle der Raffinerien die bestehenden Mängel beseitigen könne“. Allein hiezu konnte man sich nicht entschliessen, weil nach der Ansicht der Regierung die französischen Raffinerien auf dem englischen Markte die österreichische Concurrenz nicht aushalten könnten. Die französischen Rübenzuckerindustriellen greifen das bestehende System an und fordern: eine Gesetzgebung, welche die Prämien beseitigt, Betriebsüberwachung der Raffinerien, bei neuen Handelsverträgen vollständige Gleichheit mit anderen Ländern, endlich Ermässigung der Steuer [1]).

Verfolgen wir nun die wirthschaftliche Entwickelung und commercielle Stellung der einzelnen Colonialgebiete.

Was Algier anbelangt, so kann man in der Verwaltungsgeschichte mehrere Epochen unterscheiden [2]). Unmittelbar nach der Eroberung des Landes wurden, um die für die Expedition gemachten Ausgaben zu decken, die schwersten Steuern eingeführt. Die Einfuhr der Waaren wurde mit einem 8 %igen Zolle,

1) Eine gute, auf selbständigen Studien beruhende Zusammenstellung bei Kaufmann „Die Zuckerindustrie in ihrer wirthschaftlichen und steuerfiscalischen Bedeutung für die Staaten Europas“ Berlin 1878. Vgl. Block „Die Ueberproduction von Zucker“ in der Faucher'schen Vierteljahresschrift 1876. I, S. 1 f. Amé „Les Tarifs des Douanes“. II, p. 103 ff.

2) Dieser Darstellung liegt ein Aufsatz von Jules Duval im Decemberheft des Journal des Économistes 1856 zu Grunde.

hohe Taxen oder gar Verbote auf die Ausfuhr gelegt. Im Jahre 1835 trat insoferne eine Aenderung ein, als die freie Zufuhr französischer Waaren gestattet wurde, und nur die fremden Erzeugnisse Eingangsabgaben unterliegen sollten. Die Küstenschifffahrt blieb der nationalen Flagge vorbehalten. Für die aus Algier nach Frankreich gesendeten Waaren wurde der algierische Ausgangszoll aufgehoben, bei ihrer Einfuhr in Frankreich mussten sie jedoch eine Gebühr entrichten. Im Jahre 1843 setzten die französischen Industriellen eine Aenderung durch. Nach ihrer Ansicht war die Einfuhr der fremden Waaren nach Algier noch immer zu gross, und es wurden daher einige Sätze, namentlich für Gewebe, erhöht. Dagegen erhielten die aus Algier exportirten Artikel bei ihrer Einfuhr in Frankreich eine Ermässigung. Diese geringfügigen Begünstigungen erlitten schon im nächsten Jahre eine Modification; ausserdem vertheuerte ein Bäckereimonopol zu Gunsten der Mehlexporteure von Languedoc und der Provence das Brod. Der Producent Algiers, der sein Korn nicht für 12—14 Fr. verwerthen konnte, musste dagegen im Brode das fremde Korn mit 20—22 Fr. bezahlen.

Die Einwanderung in die Colonien war in den ersten Jahren eine geringfügige, zum Theil auch deshalb, weil die Regierung derselben grosse Schwierigkeiten in den Weg legte, dieselbe bald erlaubte, bald einschränkte. Im Jahre 1835 zählte man 11.000 Europäer, zehn Jahre später 95.000, die Armee nicht inbegriffen. Selbst nach dem Jahre 1848 änderte sich in der ersten Zeit in dieser Beziehung nichts. Als im Jahre 1853 der Versuch zur Gründung schweizerischer Colonien gemacht werden sollte, forderte die Regierung von jedem Colonisten den Nachweis von 200 Fr., von einem französischen Arbeiter 400 Fr., von Ackerbautreibenden 1500—3000 Fr. Im Jahre 1835 betrug die Anzahl der Fremden 150.000, 1861 192.000, 1872 245.000. Dazu kam, dass sich die Franzosen schwerer als Italiener oder Spanier auf algierischen Boden acclimatisirten und bis in die jüngste Zeit die Zahl der Todesfälle jene der Geburten überstieg [1]). Zum Theil waren es

[1]) Von der im Jahre 1861 anwesenden europäischen Bevölkerung waren blos 58% Franzosen, 26% Spanier, der Rest Italiener, Malteser und Deutsche. Im Jahre 1872 zählte man etwa über 245.000 Europäer, unter diesen 129.000 Franzosen, 71.000 Spanier, 18.000 Italiener, 11.500 Malteser und 4500 Deutsche, 9000 anderer Nationalität.

auch die Gesetze, welche die Anweisung von Ländereien regelten, die vor dem Jahre 1851 die Einwanderung beschränkten. Die Langsamkeit und Schwerfälligkeit der Verwaltung hat ungemein geschadet [1]). Seit 1856 wurde das System des Verkaufes von Ländereien eingeführt, dagegen wirkten andere Maassnahmen sehr unvortheilhaft. Die Regierung decretirte, hier oder dort soll eine Ortschaft gegründet werden und wählte dazu ohne praktischen Blick einen ungesunden Punkt, während der trefflichste Platz unbenutzt blieb [2]).

Erst das Gesetz vom 11. Januar 1851, dessen Durchbringung ungemein schwierig war, brachte eine Aenderung. Welche Ansichten damals noch ausgesprochen wurden, mag eine Aeusserung des Marschalls Bugeaud kennzeichnen. Frankreich, sagte er, hat Algier nicht erobert, um sich einen Rivalen zu schaffen; man dürfe daher in der Colonie die Erzeugung von Gegenständen nicht gestatten, welche das Mutterland selbst besitze; die Eingeborenen mögen Indigo und Baumwolle pflanzen und Seidencultur betreiben. Nach dem neuen Gesetze wurde der Verkehr zwischen dem Mutterlande und der Colonie bis auf einige Artikel fast freigegeben. Nur die Einfuhr aus dem Auslande und aus den französischen Entrepôts wurde mit Zöllen belegt. So geringfügig diese Begünstigungen waren, so befürchtete man doch, dass die Einfuhr algierischer Rohproducte dem französischen Ackerbau Nachtheil bringen würde! In Bezug auf die Industrie hielt man an den in England zur Zeit Lord Chatam's herrschenden Ansichten fest. Die geringste Veränderung des Rohproductes hatte zur Folge, dass die Waare bei ihrer Einfuhr nach Frankreich wie „fremde Güter" verzollt wurde. Wachs durfte nicht gebleicht, Marmor nicht behauen werden; Oele und Fische, jedes für sich, traten frei nach Frankreich ein; aber Fische in Oel zahlten denselben Zoll, wie die sardinischen Importe!

Die unmittelbar auf 1851 folgenden Jahre, während deren Algier unter der Verwaltung des Marschalls Randon stand, waren die günstigsten für die Colonie. Der Getreideexport nahm einen

[1]) Hierüber siehe ausführlich Duval „L'Algérie" 434 und „Histoire de l'émigration" p. 329.

[2]) Maltzan „Drei Jahre im Nordwesten von Afrika" Leipzig 1864.

beträchtlichen Aufschwung. Der Ackerbau hatte sich auf Weizen, Gerste und Mais geworfen; in der Provinz Algier machte die Gemüsecultur grosse Fortschritte. Auch der Tabak lieferte bedeutende Erträgnisse; auf 5132 Hectaren wurden $4._{76}$ Mill. Kilogr. erzeugt. Die Bevölkerung wurde ferner auf den Anbau der Baumwolle gelenkt. Im Jahre 1850 betrug der gesammte Handel Algiers $72._9$ Mill. Fr. (hievon blos $10._2$ Mill. Ausfuhr); 1864 bereits $244._5$ Mill. Fr., wovon $108._{067}$ auf ausgeführte Gegenstände entfielen; 1874 hatte der Verkehr bereits die Höhe von $358._7$ Mill. erreicht [1]).

Die französischen Factoreien an der Westküste Afrikas wurden im 17. Jahrhunderte gegründet. Der gesammte Verkehr wurde bis in das letzte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts von acht verschiedenen Handelscompagnien betrieben, welche nach einander auftraten und durchgängig schlechte Geschäfte machten. Nachdem im Jahre 1791 alle Privilegien von der Nationalversammlung abgeschafft worden waren, versuchte man es auf mannigfache Weise, die Colonisation jener Gebiete zu fördern, jedoch ohne Erfolge zu erzielen. Die Franzosen betrieben unter dem Schutze einzelner Festungswerke, welche sie an der Küste anlegten, Tauschhandel, wofür an die Häuptlinge ein Tribut entrichtet werden musste. Für den Grund und Boden, auf welchem die Hauptstadt St. Louis steht, musste eine Abgabe bezahlt werden. Der Verkehr hatte mit Belästigungen mancherlei Art

[1]) Die mit Cerealien bebaute Fläche betrug 1860 $1._8$ Mill. Hectaren, 1874 $2._7$ Mill. Der Tabakbau umfasste 1855 3748 Hectaren, 1875 $2._{95}$ Mill. Das Erträgniss belief sich auf $16._7$ Mill. Ctr. Die Weincultur lieferte im Jahre 1866 auf 8187 Hectaren ein Erträgniss von 99.000 Hectoliter, 1875 auf 11.360 Hectaren 230.000 Hectoliter. Die ersten Versuche zum Anbau der Baumwolle, zu welchem Zwecke Napoleon III. aus seiner Privatcasse Prämien gewährte, wurden 1854 gemacht; 1858 waren schon 2000 Hectaren bebaut; 1863/4 wurde die Ernte auf 2 Mill. R. geschätzt. Ein neuer Artikel ist Alfa, welches Gewächs zur Papierfabrikation verwendet wird. Die französisch-algierische Gesellschaft erhielt von der Verwaltung 300.000 Hectaren zum Anbau zugewiesen, und bereits 1874 wurden 54.000 Tonnen gewonnen. Der grösste Theil, 72 %, wurde nach England ausgeführt, nach Spanien 14 %, nach Frankreich 4 %. Der Preis beträgt 145 Fr. per Tonne loco Oran, der Gesammtwerth auf 8 Mill. Fr. im Jahre 1875. Von dem Gesammthandel entfallen auf den Verkehr mit dem Auslande und den französischen Entrepôts $99._{97}$ Mill.; die Einfuhr betrug $51._{25}$ Mill., die Ausfuhr $48._8$ Mill. Der Specialhandel belief sich auf $90._{45}$ Mill. Fr., wovon $46._{67}$ auf die Einfuhr, $43._{78}$ Mill. auf die Ausfuhr entfallen.

zu kämpfen. Seit 1856 traten die Franzosen energisch auf, und machten dem Unwesen ein Ende. Der König der Trarzas musste sich einem Vertrage fügen, wodurch er sich verpflichtete, Raubzüge zu verhindern und den Verkehr aller Orten vollständig frei zu geben, während derselbe früher nur an bestimmten Orten betrieben werden durfte. Bis in die jüngste Zeit dauerten die Kämpfe mit den verschiedenen Völkerschaften am Senegal. Durch den Abschluss von Verträgen mit mehreren Häuptlingen besitzen die Franzosen seit 1866 das Protectorat über den Rio Nuñez, Rio Pongo und Rio Mellakoreh. Die wichtigsten Erzeugnisse dieser Gebiete bestehen in Erdnüssen, Gummi, Häuten, Elfenbein, Bauholz und Gold, Baumwolle und Indigo. Das Klima ist für die Europäer ungesund, europäische Feldarbeit nicht möglich. Durch das kaiserliche Decret vom 24. December 1864 ist der Verkehr allen Nationen gestattet, nichtfranzösische Schiffe haben eine Taxe von 4% ad valorem zu entrichten, das Befahren des Senegal ist Fremden untersagt. Die Landesproducte können frei ausgeführt werden, nur zahlen fremde Nationen bei dem Importe derselben nach Frankreich 20 Fr. per Tonne. Die wichtigsten Handelsorte sind St. Louis, Gorée und Bakal. Im Jahre 1862 betrug der Gesammtverkehr $16._{28}$ Mill., wovon $8._{83}$ Mill. auf die Einfuhr fielen, 1872 belief sich der Gesammtverkehr auf $17._{15}$ Mill., die Einfuhr betrug $8._{9}$ Mill. Der Handel von St. Louis scheint in den letzten Jahren zurückgegangen zu sein; in Gorée ist eine Zunahme bemerkbar. Auch die Schifffahrt steigert sich hier, während sie in St. Louis seit mehr als einem Jahrzehnt stationär ist.

Auf der Ostküste Madagascars haben die Franzosen eine Anzahl Handelsfactoreien gegründet, welche aber insgesammt zu Grunde gegangen sind. Die Versuche der napoleonischen Regierung, auf der Insel festen Fuss zu fassen (seit 1860), sind gescheitert und die französische Madagascar-Compagnie, welche von der Diego-Suarezbai bereits formell Besitz ergriffen hatte, musste darauf Verzicht leisten. Den Franzosen, welche gegenwärtig auf Madagascar keine Besitzung haben, gehört die vor der Ostküste liegende Insel Sainte-Marie, seit 1840 auf der Nordwestküste Nosibé und Nossi-Cumba. Mayotte (60 Linien von der Nordwestküste Madagascars entfernt) wurde 1841 einem Häuptling abgekauft und zwei Jahre später in Besitz genommen. Die wich-

tigste französische Besitzung in diesen Gegenden ist die 42 Quadratmeilen grosse Insel Réunion, seit 1643 als Isle Bourbon Frankreich gehörig, 1793 Réunion, 1806 Bonaparte, 1810 Bourbon, 1848 wieder Réunion genannt.

Von den französischen Colonien hat Réunion langsame aber stetige Fortschritte gemacht. Im Jahre 1854 betrug die Bevölkerung 129.128 Seelen, 1814 183.529. Für Plantagen und Ackerland wurden von der 251.160 Hectaren umfassenden Insel 1854 71.520, 1874 88.615 Hectaren benutzt. Die Zahl der Arbeiter ist in diesem Zeitraume von 40.000 auf 62.000 gestiegen. Der Viehstand ist sehr bedeutend. Die Zuckerproduction lieferte 1874 $34._{47}$ Mill. Kilogr., Kaffee $0._{29}$ Mill., Tabak $0._{494}$ (1850 70.000 Kilogr., 1854 $0._{177}$ Mill.). Der Handel Frankreichs belief sich 1874 auf $34._{8}$ Mill., beiläufig drei Fünftel des gesammten Verkehres. Der Gesammtimport betrug $24._{8}$ Mill., der Export $30._{2}$ Mill. Die Schifffahrt ist gänzlich in den Händen der Franzosen. Von 295 ein- und auslaufenden Schiffen waren blos 22 fremde.

Der Verkehr Frankreichs mit Pondichery und den andern indischen Besitzungen hat sich in dem Zeitraume von 1827 bis 1857 verfünffacht, erreichte in den letzten Jahren 21 Mill. Fr., sank jedoch seitdem beträchtlich, betrug 1863 $7._{745}$ Mill. und oscillirte in den folgenden Jahren zwischen 7—15 Mill. Die Einfuhr betrug 1874 $6._{67}$, die Ausfuhr $17._{67}$ Mill. Die fremden Schiffe überwiegen. Von 1527 Schiffen sind blos 330 französische, also etwas über 21 %.

Unter den amerikanischen Besitzungen sind die Antillen die wichtigsten und zwar Martinique mit 160.000 Einwohnern und Guadeloupe mit den dazu gehörigen Eilanden Marie-Galante, Désirade, Les Saintes und St. Martin; vom letzteren jedoch gehören blos zwei Drittel den Franzosen, der Rest den Holländern. Das für den Verkehr wichtigste Erzeugniss ist Zucker, namentlich seit der Anbau von Kaffee zurückgegangen ist. Die Zuckerplantagen nehmen in Martinique fast den fünften, in Guadeloupe den eilften Theil der Oberfläche ein; der Cultur stehen demnach noch beträchtliche Districte zur Verfügung. Der mittlere Ertrag schwankt zwischen 1600—1700 Kilogr. per Hectar, einen Werth von 800—900 Fr. repräsentirend. Durch eine intensivere Cultur, welche bisher blos in einzelnen Gebieten zum Durchbruche gekommen ist, liesse sich der Ertrag auch über 2000 Kilogr. per Hectar steigern. Seit

Abschaffung der Sklaverei hat der Ertrag bedeutend zugenommen. Im Jahre 1849, in dem letzten der Sklavenarbeit, führten die französischen Antillen 36 Mill. Kilogr. Zucker aus, 1858 erreicht die Ausfuhr schon 56 Mill. Kilogr., 1876 123 Mill. Kilogr.; Syrup und Melasse ist hiebei nicht gerechnet. Die Kaffeecultur hat auf Martinique Rückschritte gemacht, während sie auf Guadeloupe in jüngster Zeit sich wieder etwas zu heben beginnt. Die Production betrug auf Martinique 1876 194.000 Kilogr. gegen 789.000 auf Guadeloupe. In zweiter Linie stehen unter den Erzeugnissen Cacao und Baumwolle, in dritter Tabak und einige Gewürze. Der Export betrug 1854 $18._6$ Mill. Fr., sank im nächsten Jahre auf $16._{39}$ Mill. Fr. und hat sich seitdem stets gehoben, belief sich 1874 auf $33._4$ Mill. Fr.; der Import betrug $28._3$, von der Gesammtsumme entfielen $36._7$ Mill. auf den Verkehr mit dem Mutterlande.

Das französische Guyana, mit einem Umfange von 16.000 bis 18.000 Quadratmeilen, und seit 1626, mit einer Unterbrechung von wenigen Jahren, im Besitze der Franzosen, dankt sein Zurückbleiben vielleicht auch dem Bevormundungssystem. Die Verwaltung ging früher von der Ansicht aus, dass die Bestimmung der Colonie dahin gehe, das Mutterland mit exotischen Waaren zu versorgen, und hierauf waren alle Bestrebungen gerichtet. Man verbot die Ausfuhr von Vieh und hinderte die Ansiedler sich mit diesem Betriebszweige, für welchen die natürlichen Bedingungen vorhanden sind, zu beschäftigen. Die Ausbeutung des ungemein reichen Waldes wurde durch allerlei Beschränkungen eingeengt, dagegen bedeutende Summen auf den Anbau von Colonialproducten verwendet. Noch in den Sechziger Jahren hatte man die Absicht, sich in Guyana einen Ersatz für den Ausfall nordamerikanischer Baumwolle zu verschaffen [1]).

Ueber die Bestrebungen Frankreichs in Einvernehmen mit England die Märkte Chinas und Japans den europäischen Waaren zu öffnen, haben wir schon gesprochen. Auch nach anderen Richtungen war Frankreich thätig, um durch Verträge dem französischen Handel neue Absatzquellen zu eröffnen. Im Jahre 1856 (15. August) wurde zu Bangkok ein Handelsvertrag mit dem

[1]) Hierüber vortreffliche Bemerkungen bei Duval „Les colonies de la France“ p. 209. ff.

Beherrscher Siams abgeschlossen, ein Jahr darauf, am 29. October 1857, mit dem Könige der Sandwichinseln. Die Expedition nach Cochinchina in Verbindung mit Spanien führte zu einem Vertrage (5. Juni 1862, ratificirt am 14. April 1863) zwischen Frankreich und Spanien und dem Kaiserreiche Anam. Den Unterthanen der beiden christlichen Nationen ist die freie Ausübung der christlichen Lehre im anamitischen Reiche gestattet; die Provinzen Bien-hoa, Giadinh und Dinh-Thuong, sowie die Inselgruppe Pulo-Condor werden an Frankreich abgetreten. Den französischen Handelsschiffen wird zu jeder Zeit der Verkehr auf dem Mekiang (Cambodjafluss) und dessen Nebenflüsse gestattet; die drei Häfen an der anamischen Küste, Turon, Balat und Kuang-An, werden Franzosen und Spaniern geöffnet. Durch diesen Tractat hat Frankreich seine Stellung in dem indischen Gebiete erweitert und befestigt, seinem Handel neue Absatzwege in Hinterindien eröffnet.

Einige Jahre später gelang es den Franzosen Cambodja, welches von Siam abhängig war, zur Annahme des französischen Protectorates zu bewegen und im Jahre 1867 die Provinzen Cochinchinas, Vinh-long, Chandoc und Hatien in Besitz zu nehmen. Die französische Regierung schmeichelte sich, in Saigon, welches zum Freihafen erklärt wurde, einen Ort gewonnen zu haben, der in nicht allzuferner Zukunft mit Hongkong und Singapore wetteifern werde. Indessen ist die Lage Saigons, 60 Meilen von der Mündung des gleichnamigen Flusses, für die Schifffahrt keine günstige; auch hat sich bis in die jüngste Zeit das französische Capital nur schwer entschlossen, sich des Verkehres zu bemächtigen und denselben Deutschen und Engländern überlassen. Der Werth des auswärtigen Handels wird auf beiläufig 30 Mill. Fr. veranschlagt. Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe ist seit 1865 im Steigen begriffen.

Der Import kommt zumeist aus Frankreich; auch China, die malayischen Inseln, Mauritius und Australien unterhalten einen beträchtlichen Verkehr. Belangreicher ist die Ausfuhr, zumeist Reis im Jahre 1868 137.000 Tonnen à 200 Ctr. nach China, Singapore, Japan, Manila, San Francisco; getrocknete und gesalzene Fische im Jahre 1868 6941 Tonnen im Werthe von $2._5$ Mill. Fr., die zum grössten Theile nach China, Singapore und Java verschifft werden; Baumwolle, Seide und Pfeffer, jedoch in verhältnissmässig unbedeutenden Quantitäten, zumeist nach Europa.

SIEBENTES CAPITEL.

Das deutsche Reich[1]).

1. Das Zollwesen Deutschlands bot am Ende des 18. Jahrhunderts einen trostlosen Anblick. Im Innern und an den Grenzen der einzelnen Territorien, und deren gab es eine grosse Zahl, belästigten Land- und Wasserzölle den Verkehr. Die Fürsten übten ihr sogenanntes Recht, Zölle zu erheben und zu erhöhen, im ausgiebigsten Maassstabe; ausser diesen landesfürstlichen Zöllen hatten noch Gemeinden, Corporationen, ja sogar Private das Recht, Zölle zu bestimmen. Diese Privatzölle bestanden z. B. in Preussen bis zum Jahre 1816, in Hannover bis 1825, wo sie gegen Entschädigung beseitigt wurden. Bei der Zollerhebung waltete der Grundsatz ob, dieselbe für den Staatssäckel so einträglich als möglich zu machen. Die Versuche der Reichsgewalt, hier und da den Willkürlichkeiten entgegen zu treten, hatten natürlich bei der notorischen Schwäche derselben geringe, ja oft keine Erfolge. Die Höhe und Vielheit der Zölle war die einzige Plage nicht; Aus- und Einfuhrverbote, Auflagen auf Käufe und Verkäufe,

1) Die Literatur ist sehr zahlreich, wir erwähnen nur die wichtigeren Werke. Für die ältere Geschichte des Zollvereins haben namentlich die Arbeiten von Aegidi und Treitschke: „Die Anfänge des deutschen Zollvereins" in den preussischen Jahrbüchern, Bd. 30, neues Material gebracht; bezüglich der Stellung Oesterreichs ist meine „Geschichte der österreichischen Finanzen im 19. Jahrhundert" zu vergleichen. Die ganze Zollvereinsperiode behandelt Weber „Der deutsche Zollverein" Leipzig 1869. Von den sonstigen Arbeiten kommen noch in Betracht: „Zur Geschichte der deutschen, insbesondere der preussischen Handelspolitik 1818—1828" in Ranke's historisch-politischer Zeitschrift. Bd. III, S. 64 ff. Kühne „Ueber den deutschen Zollverein" Berlin 1836. Nebenius „Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft" Carlsruhe 1835. Nebenius „Ueber die Entstehung und Erweiterung des deutschen Zollvereins" in der deutschen Vierteljahresschrift. Jahrg. 1838, Hft. II, S. 314 ff. „Commissionsbericht an die Vaterstädtische Section der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe" Hamburg 1847. Eine Uebersicht gibt Viebahn in der „Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands" Berlin 1858. Bd. I, S. 110 ff. Fischer „Wesen und Bedingungen eines Zollvereins" in Hildebrand's Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jahrg. II, Bd. I, 317 ff. und 397 ff.

Monopole mannigfacher Art, der Regierung sowohl als auch der Privaten, Stapel- und Umschlagsrechte machten das Uebel noch grösser. Die Wahlcapitulation verpflichtete allerdings die Kaiser Deutschlands, „die Commercien des Reiches zu Wasser und zu Lande nach Möglichkeit zu befördern“. Diese Verpflichtung wurde im Jahre 1790 dahin erläutert, dass ein ausführliches Reichsgutachten darüber zu fordern sei, wie zur möglichsten Verbesserung der Commercien des Reichs durch gemeinsame, den Verhältnissen Deutschlands allenthalben angemessene Maassregeln zu gelangen sei [1]).

Unter den deutschen Staaten standen Preussen und Sachsen in erster Linie. Dort hatte die stete unermüdliche Sorgfalt der Fridericianischen Regierung vielfach befruchtend gewirkt und in einzelnen Provinzen bürgerten sich einige Industriezweige ein, welche später unter veränderten Verhältnissen sich weiter entwickelten. In Schlesien nahm die Tuchfabrikation einen für die damalige Zeit beträchtlichen Aufschwung und versorgte mit groben Tuchen fast ausschliesslich Polen und Russland. Die Grafschaft Mark knüpfte in Metallwaaren einen zeitweilig regen Verkehr mit Nordamerika an, ebendahin sendete Elberfeld Leinenwaaren. Am entwickeltesten war die Industrie in Sachsen; Spitzen, Baumwollwaaren, Tücher und Leinen fanden auswärts grossen Absatz. Der nordamerikanische Bürgerkrieg wirkte ungemein auf die Entwickelung der Hansestädte. Der Absatz von Holz und Getreide nach England von Seite der pommerischen und preussischen Städte war ein recht beträchtlicher; Elbing, Königsberg, Stettin vermittelten in erster Linie diesen Verkehr. Rostock war ein belangreicher Getreidehandelsplatz. Lübeck vermittelte den Verkehr zwischen dem Nordosten und Südwesten Europas. Seit dem nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieg knüpften Hamburg und Bremen innige Handelsverbindungen mit dem Norden Amerikas an; Tabak und Reis, die bisher über England eingeführt worden waren, kamen nun auf directem Wege nach Deutschland, während deutsche Leinen dahin versendet wurden. Die Anzahl der Artikel, welche auf dem Hamburger Markte sich vorfanden und von hier aus nach allen Richtungen verschickt wurden, war eine grosse.

[1]) Noch 1790 bestand das deutsche Reich aus 1799 Gebieten, und zwar 324 geistlichen und weltlichen Territorien, und 1475 reichsritterlichen Gebieten.

Bis zum Tode Friedrichs II. bestand in Preussen das strengste Prohibitivsystem, dessen theilweise Abänderung auch in Preussen ersehnt und erbeten wurde. Die Breslauer Kaufmannschaft legte die Nachtheile der im Accise- und Zollwesen befolgten Grundsätze dar, wies besonders auf jene Abgaben hin, welche der Verkehr mit Polen und Russland zu entrichten habe, ferner auf die Beschränkung des Transportes auf wenige Strassen. Die Hoffnungen, dass eine Aenderung eintreten werde, gingen nicht in Erfüllung. In einer Kundmachung der preussischen Regierung hiess es: Der König habe es missfällig in Erfahrung gebracht, dass man die Nachricht verbreite, die Einfuhr fremder Fabrikswaaren werde freigegeben werden; wohl sei des Königs Willensmeinung dahin gerichtet, den Durchfuhrhandel mit fremden Fabriks- und Manufacturwaaren möglichst zu erleichtern, allein niemals zum Schaden und Nachtheil der mit grossen Kosten etablirten, im Flor befindlichen Fabriken fremden Waaren einen freien Verbrauch im Lande zu gestatten, da die wahre Glückseligkeit und Wohlfahrt eines Staates vorzüglich in wohleingerichteten Fabriken und Manufacturen bestehe. Allein fast gleichzeitig musste doch zugestanden werden, welche Nachtheile das herrschende System im Gefolge habe [1]), wie sehr der auswärtige Handel durch lästige Einschränkungen und unrichtig bestimmte Auflagen verloren habe. Der Handel mit Tabak und Kaffee wurde freigegeben, eine Revision des Zolltarifs angeordnet, die Durchgangsverbote, sowie die Verbote der Gold- und Silbereinfuhr aufgehoben. Dieses waren indess blos partielle Maassnahmen, und der Verkehr mit den Nachbarstaaten, namentlich mit Sachsen, hatte mit grossen Hemmnissen zu kämpfen. Fast dieselben Gesichtspunkte waren auch in den andern deutschen Gebieten maassgebend, indem man an den Grundsätzen des Prohibitivsystems festhielt. In Bayern war die Einführung eines einzigen Tarifs für das ganze Kurfürstenthum ein Fortschritt, aber der Verkehr mit den Nachbargebieten blieb doch ungemein erschwert. Nürnberg, Augsburg und Regensburg, damals noch freie Reichsstädte, wurden in ihrem Handel dadurch hart getroffen, da ihr Verkehr mit dem Orient und dem Mittelmeere durch die in Oesterreich eingeführten gesetzlichen Bestimmungen unterbunden wurde.

[1]) Falke „Geschichte des deutschen Zollwesens“ S. 315.

2. Die französische Revolution blieb in dieser Beziehung nicht ohne Rückwirkung auf Deutschland. Zunächst vollzogen sich einige Aenderungen am Rhein. Dort hielt man zäh an den alten Zuständen fest; Mainz und Köln beharrten bei ihren Stapelrechten. An beiden Orten musste jedes Schiff halten, die Ladung verzollen, drei Tage lang den Bürgern feilbieten. Der Verkehr auf den wichtigsten Flüssen Deutschlands ruhte in den Jahren 1792 bis 1797 fast gänzlich; für die meisten Frachtsendungen wurde die kostspieligere Strasse über Bremen und Hamburg vorgezogen [1]). Auf dem Congresse zu Rastadt verlangten die französischen Bevollmächtigten Freigebung der Rheinschifffahrt für Deutsche und Franzosen, eine Forderung, die auch einige Jahre später, nach Abschluss des Friedens von Luneville, abermals gestellt wurde. Der Reichsdeputations-Hauptschluss erklärte im Artikel 39: Alle Rheinzölle auf dem rechten wie auf dem linken Ufer sind abgeschafft und dürfen nicht wieder hergestellt werden. Da der Rhein von der batavischen bis zur helvetischen Republik ein zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche gemeinschaftlicher Fluss geworden ist, so soll ein Schifffahrtsoctroy auch gemeinschaftlich von Frankreich und dem Reich erhoben und regulirt werden. Die Rheinoctroyconvention vom 15. August 1804 setzte den Zollbetrag für die ganze Rheinfahrt zu Berg auf 2 Fr., zu Thal auf $1._{33}$ Fr. fest. Seit dem Jahre 1810 kam die Leitung der auf die Rheinschifffahrt bezüglichen Angelegenheiten ausschliesslich in Frankreichs Hände.

Die Vortheile, welche durch derartige Aenderungen einzelnen Theilen Deutschlands zu Gute kamen, wogen die Nachtheile nicht auf, welche Handel und Verkehr in Folge der Kriege zu erleiden hatten. Die Nord- und Ostseestädte hatten in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts durch neue Handelsverbindungen einen grossen Aufschwung genommen; Hamburg und Bremen, sowie einige Ostseestädte erweiterten beträchtlich ihren Verkehr mit dem Norden und Nordosten Europas. Die Beschränkungen, welche der Seehandel von Seite der Briten und Franzosen zu erleiden hatte, unterbanden diesen Verkehr. Dazu kamen die kriegerischen Wirren; die Besetzung Hannovers durch die Franzosen im Jahre 1803, die Schliessung der Elbe und Weser. Als

[1]) Schirges „Der Rheinstrom“ Mainz 1857.

später Hannover durch Preussen besetzt wurde, erschien am 8. April 1806 die Ordre des Ministeriums Fox, dass von den englischen Schiffen die Ems, Weser, Elbe und Trave blokirt werden solle. Einige Wochen später wurden auch an Private Kaperbriefe ertheilt, und nahezu 400 Schiffe wurden eine leichte Beute der Engländer. Auf Antrieb des englischen Ministeriums blokirten die Schweden alle Ostseehäfen Preussens, so wie die Mündungen des Pregels, der Weichsel, Oder und Peene. Erst Ende September wurden die Blokaden gegen Preussen aufgehoben, aber nun befand man sich im Kriege mit Frankreich und erlitt durch französische Kaper grossen Schaden. Der legitime Handel hörte in einzelnen Häfen fast ganz auf, nur der Schmuggel brachte Gewinn. Durch die verschärfte Durchführung der Continentalsperre und die Einverleibung der norddeutschen Gebiete mit dem französischen Kaiserreiche wurden die noch geringen Reste des Seehandels vollends vernichtet.

3. Der Friede brachte Deutschland keine Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse. In Folge der Continentalsperre hatte sich die industrielle Thätigkeit in einzelnen Gegenden gehoben; die Wollmanufacturen der Marken, Schlesiens und Sachsens, die Metallfabrikation in der Mark machten grosse Fortschritte; die Baumwollmanufactur gewann durch den Ausschluss britischer Waaren, während die Leinenfabrikation durch die Unterbindung der Ausfuhr litt. Bei dem Eintritte der Ruhe fielen die Schranken, welche der Einfuhr englischer Waaren auf dem Continente entgegenstanden, und da man in England mit banger Ungeduld diesen Zeitpunkt erwartete, und der heimische Markt mit eigenen Erzeugnissen und Colonialproducten überschwemmt war, so warf man bedeutende Massen auf die deutschen Märkte. Kaum hatten die Franzosen die nordischen Städte verlassen, erschienen englische Schiffe in den Häfen. So in Bremen, welches früher als Hamburg von den Franzosen geräumt war. Die deutschen Messen, Leipzig, Frankfurt und Braunschweig, wurden von englischen Waaren überschwemmt, welche der deutschen Industrie eine schwere Concurrenz bereiteten, ja einzelne Zweige derselben geradezu vernichteten. Die Wollfabriken im Voigtlande, in Sachsen, am Rhein vermochten weder was die Preise der Waaren anbelangt, noch bezüglich ihrer Qualität, sich den britischen Erzeugnissen an die Seite zu stellen. Die Baumwollspinnereien, welche keine

Wurzel gefasst hatten, mussten in vielen Gegenden die Arbeit einstellen. Am Rhein litt die Industrie unter andern Erschwernissen; der bisherige Absatz hörte auf, nachdem die rheinischen Gebiete wieder an Deutschland zurückfielen. Die Ausfuhr nach Holland wurde durch Zollmaassnahmen unterbunden.

Ein bedeutender Schriftsteller, Nebenius, hat damals in einer auch gegenwärtig noch beachtenswerthen Schrift auf die Ursachen der im Allgemeinen ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse hingewiesen [1]). Die im Innern Deutschlands bestehenden Beschränkungen des Verkehrs der einzelnen Staaten untereinander, legte er dar, seien dem Aufblühen des Handels und der einheimischen Industrie höchst nachtheilig, und weit entfernt, die fremde Concurrenz zu schwächen, bewirken sie für das ganze Deutschland, dass deren Uebergewicht nur noch drückender werde. Die Industrie werde oft gehindert, dort ihren Sitz aufzuschlagen, wo die natürlichen Bedingungen ihres Gedeihens und rascher Fortschritte vorhanden sind. Der deutsche Fabrikant und Manufacturist konnte sich in der Regel nur in einem engen Raume frei bewegen, und selbst in den grösseren deutschen Staaten war der einheimische Markt im Verhältnisse mit dem Absatzgebiete der Franzosen und Engländer unbedeutend. Und nach Aussen hin fand der deutsche Industrielle durch das herrschende händelspolitische System die Märkte verschlossen, obgleich einzelne Industriezweige eine verhältnissmässig hohe Stufe erreicht hatten und Erzeugnisse lieferten, welche jene Englands in den Schatten stellten. Deutsche Leinwand, die sonst einen bedeutenden Absatz fand, verlor denselben durch fremde Prohibitivgesetze; die Porzellanindustrie überragte jene Englands, selbst manche Stahl- und Eisenwaaren konnten die Concurrenz unbedingt aushalten, allein es gelang ihnen nicht, sich ein weites Absatzgebiet zu erobern.

Die Neugestaltung der europäischen Verhältnisse nach den Freiheitskriegen hatte weder in politischer, noch in wirthschaftlicher Beziehung den Bedürfnissen Deutschlands entsprochen. In dem Pariser Friedenstractate vom 31. März 1814 wurde die freie Schifffahrt auf dem Rhein, die, wie schon erwähnt, auf dem

[1]) „Bemerkungen über den Zustand Grossbritanniens in staatswirthschaftlicher Hinsicht“ Carlsruhe 1818. S. 109.

Rastadter Congresse zum Grundsatze erhoben worden war, bestätigt, allein erst einem künftigen Congresse wurde es überlassen, sich damit zu beschäftigen, wie die Zölle durch die Uferstaaten auf die gleichmässigste und dem Verkehr zuträglichste Weise zu erheben seien; ferner zu untersuchen und zu entscheiden, auf welche Weise die für den Rhein getroffene Bestimmung auch gleichmässig auf alle andern deutschen Flüsse, welche in ihrem Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, auszudehnen sei. Die Wiener Congressacte löste diese Aufgabe in einer Reihe von Artikeln. Freie Schifffahrt für alle Uferstaaten war der Grundsatz von dem man ausging; die Detailausarbeitung wurde speciellen Commissionen überlassen.

Für die Besserung der deutschen Zollverhältnisse im Allgemeinen brachte die deutsche Bundesverfassung nichts. Wohl waltete die Neigung ob, einige diesbezügliche Bestimmungen in die Bundesacte aufzunehmen, allein alle hierauf gerichteten Anträge Preussens und Oesterreichs scheiterten an dem Widerspruche Baierns. Der Artikel 19 der Bundesacte war die einzige kümmerliche Frucht der Berathungen, da er festsetzte, dass die Bundesglieder bei der ersten Versammlung des Bundestages bezüglich des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, sowie über die Schifffahrt in Berathung zu treten hätten. Nach Eröffnung des Bundestages dauerte es über ein Jahr, ehe die Vollziehung dieser Bestimmung zur Sprache kam. Würtemberg stellte den Antrag, die Ausfuhrverbote von Getreide und Schlachtvieh aufzuheben. Es gewann momentan den Anschein, als ob in der That die Freiheit des Handels mit diesen Gegenständen die Folge der Anregung sein werde. Abermals machte Baiern Schwierigkeiten, indem es seine Zustimmung an die Bedingung knüpfte, dass die Bundesstaaten auch mit ihren nicht zum Bunde gehörigen Landen der Uebereinkunft beitreten sollten. Hannover und Mecklenburg schienen auch nicht Willens, sich fügen zu wollen. Auf Antrag Oesterreichs wurde die Berichterstattung vertagt. Auch als Würtemberg nach zehn Monaten, am 16. Februar 1818, die Sache nochmals anregte, kam ein günstiger Beschluss nicht zu Stande. Metternich musste gegen seine eigene bessere Ueberzeugung Anträge stellen, welche nicht nur das Zustandekommen des freien Austausches von Lebensmitteln vereitelten, sondern auch Fingerzeige waren, dass Oester-

reich einer Verwirklichung der im Artikel 19 aufgenommenen Bestimmung sich gegnerisch erweisen werde [1]).

4. Es blieb daher Sache der einzelnen deutschen Staaten, die Regelung der Zollverhältnisse in Angriff zu nehmen. Vornehmlich zeigte sich in Preussen die Nothwendigkeit, eine gänzliche Umgestaltung vorzunehmen. In den alten Provinzen Preussens hatte die französische Invasion dem Prohibitivsystem zum Theil ein Ende gemacht. Die Reformen, welche durch Stein's geniale Thätigkeit in Angriff genommen wurden, liessen auch den Verkehr nicht unberührt. Nebst der Unbeschränktheit bei der Erzeugung und Verfeinerung der Producte, heisst es in den Grundsätzen vom Jahre 1808, ist die Leichtigkeit des Verkehrs, Freiheit des Handels im In- und Auslande, ein nothwendiges Erforderniss, wenn Industrie, Gewerbfleiss und Wohlstand gedeihen sollen, zugleich aber auch das natürlichste, wirksamste und bleibendste Mittel, ihn zu befördern. Die Freiheit in Gewerbe und Handel schafft zugleich die möglichste Concurrenz und schützt das consumirende Publicum am sichersten gegen Theuerung und übermässige Preissteigerung. Daher muss das Augenmerk dahin gehen, Gewerbe- und Handelsfreiheit so viel als möglich zu befördern und darauf Bedacht zu nehmen, dass die verschiedenen Beschränkungen, jedoch nur allmälig auf eine legale Weise und mit möglichster Schonung des Vorurtheils beseitigt werden. Eine Reihe von Verordnungen wurden in der That zur Erleichterung des Handels- und Gewerbebetriebes erlassen.

Die kriegerischen Wirren unterbrachen die stille Reformthätigkeit. Die Grundsätze, welche im Jahre 1808 aufgestellt wurden, waren, namentlich auf dem Gebiete des Handels, noch nicht ins praktische Leben übergegangen.

In den westlichen Provinzen war allen fremden Waaren, also auch den englischen, ganz frei oder gegen geringe Abgaben die Einfuhr gestattet; in den östlichen Provinzen herrschte der Grundsatz, dass alle Objecte steuerpflichtig seien, die nicht ausdrücklich von der Steuer befreit waren. Die Einfuhr von Tuch- und Wollenwaaren, Leinwand, Baumwollwaaren, Seidenfabrikate war fast ganz verboten, andere wurden mit Abgaben bis 100 %

[1]) Vgl. über die Verhandlungen Ilse „Geschichte der deutschen Bundesversammlung“ u. s. w. Marburg 1861. Bd. I, S. 184; über Oesterreich meine „Geschichte der österreichischen Finanzen im 19. Jahrhundert“ Prag 1877. S. 67 ff.

belegt. Pommern, Preussen, Südpreussen wurden als Absatzgebiet für die Erzeugnisse der Mark und Schlesiens angesehen und die Frankfurter Messe war die „eigentliche Versorgungsanstalt“ der Consumenten in diesen Gegenden. Dass der Schutz allein zur Emporbringung einer Industrie nicht genügt und jedenfalls andere Factoren in hervorragender Weise mitwirken müssen, dafür bietet gerade das in Preussen mit solcher Stetigkeit festgehaltene Mercantilsystem Belege. Selbst nach einem halben Jahrhunderte waren die geschützten Industriezweige nicht im Stande, den Bedarf der Monarchie zu decken, und es mussten von Zeit zu Zeit Freischeine zum Bezug ausländischer verbotener Waaren ausgestellt werden, da nachgewiesen wurde, dass die heimischen Gewerbe nicht genügen. Königliche Fabriken bezogen ebenfalls auf Grund derartiger Freischeine Farbstoffe, Leder und andere Fabrikserzeugnisse des Auslandes. Am Anfange des Jahres 1807 drängten sich die Gesuche um Freischeine. Der König befahl, die Einfuhr der verbotenen und der mit einem hohen Zolle belegten Waaren bis nach wieder hergestellter Ruhe gegen einen Einfuhrzoll von $8^1/_3\%$ zu gestatten.

Die Regierung knüpfte nach Herstellung des Friedens an die Stein'schen Reformen an. Ein Prohibitivsystem, setzte der Finanzminister von Bülow auseinander, wie es in einigen Provinzen zum Theil besteht, wie es England, Frankreich und auch Russland befolgt, kann der Lage und dem Verhältniss des preussischen Staates unmöglich entsprechen. Die lange Küste, die Lage der rheinischen und westphälischen Provinzen zwischen Frankreich, den Niederlanden und Deutschland eignen dieses Land zu einem ausgedehnten Transitoverkehr und Zwischenhandel. Je grösser die Freiheit, desto mehr wird man dieses Handels sich bemächtigen können; möglichst grosse Einfuhr erweitert den Handel, erleichterte Ausfuhr belebt die inländische Production.

Die Vorschläge des Finanzministers wurden einer ungemein sorgfältigen Prüfung unterzogen, und die Berathungen hierüber, die vor einigen Jahren veröffentlicht worden sind, sind glänzende Beweise, welche Fülle von Geist, Kenntnissen und wahrhaft staatsmännischer Begabung in den maassgebenden Kreisen herrschte [1].

[1] „Zur Geschichte der Steuerreform in Preussen von 1810—1820.“ Archivstudien von Dr. Carl Dietrici. Berlin 1875.

Das damals in den meisten Grossstaaten eingebürgerte Prohibitivsystem fand auch in Preussen einige Vertreter, aber die Mehrheit des Staatsrathes sprach sich dagegen aus, und die Gründe, die für sie bestimmend waren, verdienen auch heute noch sorgfältig erwogen zu werden. Das Gesetz vom 26. Mai 1818 über die Zölle und Verbrauchssteuern von ausländischen Waaren, welches am 1. Januar 1819 in Kraft trat, hob alle Binnenzölle auf, verlegte die Zolllinien an die Grenzen und setzte einen besonderen Grenzzolltarif für das östliche und westliche Staatsgebiet fest. Die bisherigen Ein- und Ausfuhrverbote wurden aufgehoben; nur Salz und Spielkarten machten eine Ausnahme. Die Ausfuhr war, wenige Artikel ausgenommen, zollfrei. Die Durchgangsabgaben wurden in mässigen Sätzen festgestellt. Die von den eingeführten Fabrikaten zu erhebenden Zölle sollten nicht mehr als 10 % dem Werthe nach betragen. Das Gesetz sprach ferner aus, dass bei Verträgen mit fremden Staaten Handelsfreiheit erzielt und der Grundsatz der Reciprocität festgehalten werden solle. Den vom preussischen Gebiete umschlossenen deutschen Staaten bot Preussen eine Verbindung mit seinem Zollsystem und einen verhältnissmässigen Antheil an den Zolleinkünften an.

Auf diese Weise ward für ein Gebiet mit einer Bevölkerung von 10 Mill. Seelen unter schweren Wehen eine Zolleinigung durch ein Gesetz geschaffen, welches mit Berücksichtigung der schwierigen Verhältnisse, die in Betracht gezogen und sorgfältig erwogen werden mussten, geradezu mustergiltig genannt werden konnte, und die wohlthätigen Folgen der einschneidenden Reform liessen nicht lange auf sich warten. Natürlich konnte die Opposition der deutschen Nachbarstaaten, die als Ausland behandelt wurden, nicht fehlen. Klagen über Tariferhöhungen, über die Durchgangsabgaben wurden laut. Im Königreiche Sachsen erwartete man nur Nachtheile; die Leipziger Kaufmannschaft sprach sich auf das entschiedenste dagegen aus, im Weimarischen dessgleichen; in Sachsen-Gotha befürchtete man, dass einzelne Gewerbszweige zu Grunde gerichtet würden; in Kurhessen prophezeite man das Verderblichste von den preussischen Zolleinrichtungen. Am Dresdener Hofe liefen alle diese Vorstellungen zusammen, und man heischte Rath, wie dem drohenden oder bereits eingetretenen Uebel zu steuern

sei [1]). Waren auch die ausserhalb des preussischen Staatsgebietes liegenden deutschen Staaten durchaus nicht berechtigt, gegen die neuen Zolleinrichtungen Einsprache zu erheben, so liess sich nicht in Abrede stellen, dass durch die eigenthümliche Territorialgestaltung Preussens einzelne deutsche Staaten, die ganz oder zum Theil von Preussen umschlossen waren, hart betroffen wurden. Sachsen-Gotha beschränkte sich bald nach dem Erscheinen der Verordnung auf Gegenvorstellungen, Kurhessen griff zu Retorsionsmaassregeln; andere Staaten beschuldigten Preussen, dass es durch Einführung des neuen Zollsystems seine Pflicht als deutscher Bundesstaat verletzt habe. Der seit einiger Zeit laut gewordene Wunsch nach einer allgemeinen Zolleinigung deutscher Staaten, erhielt neue Verstärkung. Schon 1816 war auf der Leipziger Messe unter Kaufleuten und Fabrikanten hievon die Rede gewesen. Seitdem wurde dieser Gedanke vielfach öffentlich besprochen und niederrheinische Kaufleute richteten am 27. April 1818 eine Adresse an den König von Preussen, worin die Zweckmässigkeit der Aufhebung der Zölle im Innern Deutschlands betont wurde. In gleicher Weise wurden auch an die Bundesversammlung Bittschriften gerichtet. Die eine derselben, von Friedrich List verfasst, hob die Nothwendigkeit eines alle deutschen Staaten umfassenden Zollsystemes hervor; eine zweite im Namen von 5051 Handwerkern, Fabrikanten und Kaufleuten Thüringens am 1. Juli 1819 überreichte Bittschrift schilderte die bedrängte Lage der Bevölkerung und erklärte gleichfalls die Nothwendigkeit eines freien Verkehrs und eines gemeinsamen Grenzzollsystems.

Der Berichterstatter, der hannovrische Gesandte Martens, meinte, der Vorschlag der Bittsteller, „alle inneren Zölle abzuschaffen, könne allerdings theoretisch scheinbar und vortheilhaft dargestellt werden, die Bundesversammlung dagegen, indem sie ihren hohen Committenten überlassen müsse, wiefern diese eine solche Ansicht theilten oder für ausführbar hielten, könne, ohne derselben vorgreifen zu wollen, sich wohl nicht verhehlen, welche grosse Schwierigkeiten sich der Erfüllung entgegenstellen“. Der einstimmig gefasste Beschluss ging dahin: die Bundesversammlung werde bei den ohnehin bevorstehenden Berathungen des Artikels 19

[1]) Falke „Geschichte des deutschen Zollwesens“ S. 351 ff.

auch jenen Gegenstand reifer Prüfung unterwerfen und dasjenige nach den Verhältnissen einzuleiten bemüht sein, was wahrhaft zur Beförderung des deutschen Handels, vereinigt mit dem Gemeinwohl des Ganzen, gereicht, worüber man sich von den Regierungen die nöthigen Erläuterungen erbitte.

Während im Juli und August die ersten Noten der deutschen Regierungen einliefen, die den Petenten günstig lauteten, fanden die Carlsbader Conferenzen statt. In der neunten Sitzung gab der Vertreter der badischen Regierung zu Protokoll, dass er einen Aufsatz über den freien Verkehr unter den deutschen Bundesstaaten bei den Mitgliedern der Conferenz in Umlauf setzen wolle. Sein Wunsch sei, dass der Gegenstand ernsthaft erörtert werde, damit es klar werde, in wie weit die Ausführbarkeit im Allgemeinen möglich sei. Zu einer endgiltigen Berathung kam es in Carlsbad nicht. In der letzten Sitzung gab Fürst Metternich jene Gegenstände bekannt, über welche in Wien zu unterhandeln sein würde, und erwähnte in der Reihe derselben: die Erleichterung des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, um den Artikel 19 der Bundesacte zur möglichsten Ausführung zu bringen.

Die Wiener Ministerialconferenzen wurden am 25. November eröffnet; für die Handelsfrage wurde ein besonderes Comité eingesetzt. Es dauerte indess ziemlich lange, ehe dasselbe seine Thätigkeit begann. Ehe sich der Ausschuss constituirte, und hierüber vergingen Wochen, wurde „viel hinter dem Vorhange gearbeitet", ohne dass man über das zu erreichende Ziel und über die etwa erforderlichen Mittel irgend eine Einigung erzielt hätte. Welche Ursachen auch mitgewirkt haben mögen, dass die Wiener Conferenzen die Lösung der Handelsfrage keinen Schritt weiterbrachten: jedenfalls hat die vollständigste Unklarheit und in Folge dessen die Hilflosigkeit der Vertreter der deutschen Regierungen daran den grössten Antheil. Viele waren davon durchdrungen, dass die damaligen Zustände einer Aenderung bedürfen; in welcher Weise die Sache aber anzupacken sei, um den notorischen Uebelständen abzuhelfen, wusste im Grunde genommen Niemand. Man kann sich heute des Lachens nicht erwehren, wenn man die Vorschläge liest, welche die in Wien versammelten Staatsmänner machten. Die Minister der kleineren Staaten liefen Sturm gegen die preussischen Maassnahmen, welche

den einzigen lichten Punkt in der babylonischen Verwirrung damaliger Tage bildeten. Marschall, der hartgesottenste Gegner des deutschen Grossstaates, forderte, dass neue Zoll- und Mauthanstalten nicht errichtet, Ausfuhr- und Einfuhrverbote von einzelnen Bundesstaaten gegen andere Bundesstaaten nicht erlassen, und die nach dem 1. Januar 1814 neu errichteten Mauthen und eingeführten Zölle aufgehoben werden sollten; — aber jedem deutschen Bundesstaate soll es freigestellt bleiben, die Seezölle und Grenzzölle gegen nicht in dem Bunde begriffene Staaten nach eigenem Ermessen und in Gemässheit bestehender oder künftiger Tractate zu regulieren. Einen schlagenderen Beweis vollständigster Begriffsverwirrung konnte der nassauische Minister nicht geben. Der Herzog von Anhalt-Köthen erhob Beschwerden über die Enclavirung seines Gebietes durch das preussische Zollsystem. Die Deputirten des deutschen Handelsvereines, dessen Gründung im Jahre 1818 stattfand, wandten sich unter Führung von List, dem Consulenten des Vereins, an die Versammlung mit dem Vorschlage, sämmtliche Zolleinkünfte innerhalb des Bundes an eine Actiengesellschaft um den bisherigen Ertrag zu verpachten, um dadurch eine Verlegung der Zölle an die Bundesgrenzen zu ermöglichen! List gab sich über seine Wirksamkeit in Wien grossen Täuschungen hin; er erwartete viel von einigen Staatsmännern, die ihn freundlich empfangen hatten, aber sodann über den Vereinsgesellen, wie ihn Gentz bezeichnet, spotteten und sich lustig machten. Ehe noch die Berathungen des Ausschusses begonnen hatten, verzweifelte man schon an der Möglichkeit einer Lösung, und suchte, um nur Zeit zu gewinnen, den Gegenstand zu vertagen: Die Angelegenheit bedürfe reiflicher Erwägung, den Beirath der Handelsleute; es sei am zweckmässigsten, in Nürnberg und Leipzig eine Commission einzusetzen u. dgl. m.

Erst am 12. Januar 1820 fand bei dem preussischen Minister, dem Grafen Bernstorf, die erste Sitzung statt, und die Erklärung desselben machte allen etwa stillgenährten Hoffnungen, dass es gelingen könnte, das preussische Zollsystem über den Haufen zu werfen, zu nichte. Graf Bernstorf erklärte, Handel und Verkehr beruhen auf der Autonomie der einzelnen deutschen Staaten und Preussen könne von seinem Systeme nicht abgehen. Nur durch Verträge mit den einzelnen deutschen Staaten lasse sich Abhilfe

schaffen. Der badische Vertreter Berstett gewann bald die Ueberzeugung, dass die in der Schrift von Nebenius auseinandergesetzten Vorschläge nicht durchzusetzen seien. Das Ergebniss der Berathungen war ein klägliches, wobei jedoch nicht dem üblen Willen der Regierungen die Schuld beizumessen ist, sondern die Resultatlosigkeit der Conferenz wurzelte in der Unklarheit und Verschiedenartigkeit der Auffassung über die Art und Weise, wie das angestrebte Ziel verwirklicht werden solle. Nachdem ein das gesammte Zollwesen umfassender Vorschlag auf Annahme nicht rechnen konnte, eine abermalige und unbestimmte Verweisung an den Bundestag misslich war, wünschte man wenigstens ein kleines Resultat zu Tage zu fördern und die Freiheit des Handels mit Lebensmitteln zum Beschlusse zu erheben. Auch Metternich hätte es gerne gesehen, wenn die leidige Frage auf diese Weise zum Abschlusse gebracht worden wäre, und war eifrigst bemüht, die Zustimmung seines Monarchen zu erlangen; Franz lehnte jedoch mit Rücksicht auf Ungarn die Anträge seines Ministers ab, und forderte diesen auf, dahin zu wirken, dass der Gegenstand von der Tagesordnung abgesetzt werde [1]. Am 11. Mai sprach sich Fürst Metternich dahin aus: dass ein allgemeines deutsches Handelssystem und eine die gesammten deutschen Bundesstaaten umfassende Handelsgesetzgebung wohl nur als fromme Wünsche zu betrachten wären, in der Wirklichkeit aber jeder Regierung überlassen bleiben müsste, auf praktischem Wege durch freie Berathung und Verständigung mit ihren Nachbarn das Mögliche zu erreichen. Schliesslich wurde die ganze Angelegenheit an die Bundesversammlung geleitet und diese angewiesen, Berathungen über den Artikel 19 zu pflegen.

5. Die kleineren und mittleren Bundesstaaten standen mittlerweile schon seit Wochen in Separatverhandlungen, um wenigstens eine Handelsverbindung zwischen einigen deutschen Staaten zu Stande zu bringen. Hessen-Darmstadt regte die Sache an; Freiherr von Berstett erkundete die Stimmungen, gewann Sachsen-Weimar, Nassau und Kurhessen. Es einigten sich Baden, Hessen-Darmstadt, Nassau, die thüringischen Staaten, Baiern und Würtemberg und schlossen den Präliminarvertrag vom 19. Mai, in welchem diese Staaten sich verpflichteten, drei Monate nach

[1]) Vgl. meine „Finanzen Oesterreichs im 19. Jahrhundert“ a. a. O.

Unterzeichnung desselben Commissarien nach Darmstadt behufs weiterer Vereinbarung zu senden.

Die Verhandlungen wurden am 13. September 1820 eröffnet; ausser den genannten Staaten traten später noch Kurhessen, Waldeck, die beiden Hohenzollern bei. Nahezu drei Jahre sassen die Vertreter der Regierungen beisammen, um schliesslich ergebnisslos auseinander zu gehen. Es dauerte geraume Zeit, ehe die versammelten Herren sich über die Bedingungen einer Zolleinigung klar wurden. Der grossherzogliche hessische Bevollmächtigte beantragte allgemeine Handelsfreiheit, Aufhebung aller Zölle; andere stimmten bei, nur Baiern erhob Widerspruch und brachte damit den Plan zum Scheitern. Der Vertreter Badens, Nebenius, vielleicht der einzige Kopf in der Versammlung, der in staatswirthschaftlichen Fragen ein reifes Urtheil besass, legte in der vierten Sitzung, 27. November, einen Entwurf vor, der als Grundlage für die ferneren Berathungen dienen sollte. Die von ihm aufgestellten Punkte fanden Anfangs Anklang, aber bald stellte sich heraus, dass die Differenzen zwischen den Forderungen der einzelnen Staaten zu gross seien. Das von Baden befürwortete System niedriger Finanzzölle entsprach den Forderungen Baierns nicht; ebensowenig konnte die Absicht Badens, Kehl und Mannheim ausserhalb der Mauthlinie zu lassen, worunter sich die Tendenz verbarg, diese Orte zu Hauptstapelplätzen des Vereins zu machen, den anderen Staaten behagen. Dazu kamen Differenzen über die Vertheilung der Zolleinkünfte und über die Art und Weise, wie die gesetzgebende Gewalt ausgeübt werden sollte. Gegen den Grundsatz, nach Stimmenmehrheit zu entscheiden, legte Baiern Verwahrung ein. Noch Ende April 1822 hatte man über die wichtigsten Punkte keine Einigung zu Stande gebracht. Die bairische Regierung, des langen Haders müde, legte eine Denkschrift vor, in welcher sie ihren Standpunkt ausführlich erörterte und mit praktischen Vorschlägen begleitete. Ihr Streben, legte sie dar, sei auf ein Zollsystem gerichtet, das zwar von Prohibitionen Umgang nehme, aber dennoch nicht nur den Finanzen das erreichbare Einkommen gewähre, sondern auch dem Gewerbefleiss der vereinten Staaten die Concurrenz mit den Erzeugnissen des Auslandes erleichtere. Der bairische Tarif vom 22. Juli 1819 entspreche diesen Bedingungen, doch könnten auch Modificationen platzgreifen. Nebenius hatte für Colonialwaaren

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

als höchsten Satz 2 fl. vorgeschlagen, Baiern meinte, man könne die Eingangszölle auf Zucker, Kaffee u. dgl. bis auf 5 fl. erhöhen; für Fabrikate waren von dem Vertreter Badens drei Zollsätze von 5, 10 und 15 fl. vorgeschlagen, Baiern beantragte nach Verhältniss des Werthes Abstufungen bis 40 und 50 fl. vom Centner. Würtemberg suchte zu vermitteln, ohne jedoch sonderlichen Anklang zu finden. Die kleineren Staaten schwankten hin und her; die einen neigten zu Baden, die andern zu Baiern. Die Vertreter der verschiedenen Regierungen gaben endlich ihre differirenden Ansichten zu Protokoll und ersuchten ihre Regierungen um eine endgiltige Entscheidung. Anfangs Juli war noch von keiner Seite eine Erklärung eingelangt. Da richteten die hessen-darmstädtischen Bevollmächtigten eine Note an die übrigen Mitglieder der Conferenz, worin ausgesprochen ward, dass mit Rücksicht auf den langsamen resultatlosen Gang der Verhandlungen die grossherzogliche Regierung an der Fortsetzung der Verhandlungen keinen Antheil mehr zu nehmen gedenke, aber in der Folge, nachdem sie die Zollgesetzgebung inzwischen neu geordnet haben würde, bereit sein werde, mit benachbarten Staaten über gegenseitige Erleichterungen des Verkehrs Verträge abzuschliessen.

Anstatt eine Einigung zu erzielen, waren Verstimmung und Erbitterung die Folge der dreijährigen Verhandlungen. Hessen-Darmstadt erliess im April 1824 ein Zollgesetz mit mässigen Sätzen bei der Einfuhr und vollständig freier Ausfuhr. Sonderbarer Weise waren Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Grütze, Vieh u. dgl. hoch besteuert. Baden erliess einige Verordnungen, in welchen Differenzialzölle gegen benachbarte deutsche Regierungen festgesetzt waren. Würtemberg erliess ein dem bairischen ähnliches Zollgesetz und schloss mit den hohenzollerischen Fürstenthümern einen Zollvertrag. Baden einigte sich mit Hessen-Darmstadt über einen Handelsvertrag (8. September 1824). Der Versuch Badens, mit Würtemberg ein gleiches Abkommen zu schliessen, scheiterte. Dagegen wurden Verhandlungen zwischen München und Stuttgart über ein gemeinschaftliches Zoll- und Handelssystem geführt und ein von der bairischen Regierung ausgearbeiteter Entwurf den Berathungen zu Grunde gelegt, welcher einige Bestimmungen enthielt, die später auch in dem Zollvereine angenommen wurden; gleichzeitig suchten sich die

Höfe von Carlsruhe, Darmstadt und Wiesbaden über ihre Haltung der Stuttgarter Conferenz gegenüber zu verständigen. Das zwischen ihnen vereinbarte Protokoll verpflichtete die verbündeten Staaten in fester Gemeinschaft vorzugehen und bei dem Grundsatze zu beharren, dass jeder Staat seine Zollverwaltung selbstständig führe. Nachdem sich Baiern und Würtemberg über die wesentlichsten Punkte, über Grundvertrag, Zolltarif und Zollordnung verständigt hatten, luden sie Baden, Hessen, Kurhessen und Nassau zur Theilnahme an den Verhandlungen ein. Kurhessen lehnte ab, die anderen schickten Bevollmächtigte. Der Streit begann von neuem, und die Differenzen traten in gleicher Weise, wie zu Darmstadt hervor. Fast über jeden Punkt gingen die Meinungen auseinander. Ueber die Vertheilung der Zolleinkünfte und über die Form der Verwaltung waren endlich, nach mannigfachen Berathungen Vereinbarungen im Zuge und zum Theil zu Stande gebracht, dagegen traten Gegensätze bei dem Zolltarif um so schroffer hervor. So z. B. forderte Baiern für Wollenwaaren 60 fl., für Leinenwaaren 10—30 fl., für Seidenwaaren 10—60 fl., für Baumwollwaaren 20—60 fl. Baden wollte keine höhere Belastung, als 8 fl. für den Centner zugestehen. Baiern schlug für Rohzucker und Tabak 5 fl., für Kaffee 15, für Thee 20 fl. vor, Baden beantragte 1 fl. 30 kr. für den Centner. Als Baden am 28. Juli sein Zollsystem durch eine selbstständige Verwaltung geregelt hatte, worin der höchste Zollsatz mit 6 fl. 40 kr. festgestellt war, war keine Aussicht auf eine Vereinbarung vorhanden. Nassau stand auf Seite der Carlsruher; Hessen erklärte, auch ohne Baden beitreten zu wollen, wenn nur Curhessen dem Vereine sich anschliesse. Im August 1825 ging auch diese Conferenz resultatlos auseinander.

6. Während dieser Verhandlungen in Darmstadt hatte sich der Anschluss einiger kleiner Staaten an das preussische Zollsystem vollzogen. Bereits am 28. October 1819 hatte Schwarzburg-Sondershausen einen Vertrag mit Preussen geschlossen, wodurch alle von Preussen eingeschlossenen Gebietstheile desselben in Bezug auf Verbrauchssteuer dem preussischen Systeme unterworfen wurden, wogegen sich Preussen verpflichtete, eine von drei zu drei Jahren festzusetzende Aversionalsumme als Vergütung für den auf die Enclave entfallenden Steuerantheil zu zahlen. Diese Summe wurde nach der Einwohnerzahl des enclavirten

Landes bemessen. Preussen bekundete durch diesen Vorgang eine ungemein liberale Auffassung und das Streben, den enclavirten Gebieten den Anschluss an sein Zollsystem thunlichst zu erleichtern. Fielen auch für Preussen manche Beschwernisse der Zollüberwachung hinweg, der pecuniäre Vortheil war auf Seite der Staaten, die das Uebereinkommen annahmen. Dennoch dauerte es fast eilf Jahre, ehe der Anschluss aller Enclaven erfolgt war [1]).

Im Süden Deutschlands fanden nach dem Scheitern der Darmstädter Conferenzen Verhandlungen zwischen Würtemberg und Baiern statt, die jedoch einige Zeit hindurch geringe Aussicht auf Erfolg zeigten. Erst seit der Thronbesteigung Ludwigs I. trat eine Wendung ein und am 12. April 1827 kam eine Vereinbarung zu Stande, welche die Erklärung enthielt, dass beide Regierungen zu einem gemeinsamen, vorerst nur Baiern und Würtemberg umfassenden Zoll- und Handelssysteme sich vereinigen würden, in welche Verbindung auch andere angrenzende deutsche Staaten aufgenommen werden könnten. Bis zur Beendigung der diesbezüglichen Verhandlungen sollten einige Bestimmungen Platz greifen, wodurch alle Lebensmittel und Rohproducte, dann auch einige Fabrikate in dem Uebergange von dem einen Stammlande in das andere theils gänzlich vom Zolle befreit, theils zu sehr mässigen Sätzen zugelassen werden sollten. Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau wurden zum Beitritt eingeladen, lehnten jedoch ab. Nur die beiden Hohenzollern schlossen mit Würtemberg eine Uebereinkunft. Am 18. Januar 1828 endeten die Verhandlungen zwischen Baiern und Würtemberg mit dem Abschlusse eines Zollvertrages [2]).

[1]) Verträge mit Schwarzburg-Rudolstadt vom 24. Juni 1822; mit Sachsen-Weimar und Eisenach 27. Juni 1823 in Beziehung auf die Aemter Altstädt und Oldisleben; mit Lippe 9./17. Juni 1826 über Lipperode, Cappel und Grevenhagen; am 2. December 1826 bezüglich der umschlossenen Gebietstheile Rossow, Netzeband und Schönberg. Die grössten Schwierigkeiten bereiteten die herzoglich anhaltinischen Häuser, namentlich Anhalt-Köthen. Preussen sah sich zu energischen Maassnahmen behufs Unterdrückung des Schmuggels genöthigt, und erst nachdem alle Versuche, ein Einschreiten des Bundestages gegen Preussen zu bewerkstelligen, gescheitert waren, entschloss sich Anhalt-Köthen dem preussischen Zoll- und Steuerverbande sich anzuschliessen, 17. Juli 1828.

[2]) „Ueber den deutschen Zollverein" S. 48f.

In Baiern war unter Max Josef der Eingang fremder Fabricate verboten. Ebenso durften auch jene Landeserzeugnisse nicht ausgeführt werden, welche

So war nach jahrelangen fruchtlosen Versuchen ein wenn auch winziger Erfolg erzielt. Die Bedeutung dieser Abmachung beruht darin, dass der Beweis erbracht wurde, zwischen zwei unabhängigen Staaten könne, ohne die Souveränität des Einzelnen zu beeinträchtigen, eine Zolleinigung erzielt werden, und einige dieser Bestimmungen bürgerten sich später in dem deutschen Zollverein ein. So die Norm über die Vertheilung der Zölle nach dem Verhältnisse der Bevölkerung; der Grundsatz, dass in jedem Staate eine eigene selbstständige Zolladministration bestehen und dem Vereinsstaate eine Controle zustehen solle, zwei Punkte, deren Regelung bei den früheren Verhandlungen mit unabsehbaren Schwierigkeiten verknüpft war.

7. Fast gleichzeitig mit dem bairisch - würtembergischen Handelsverein erfolgte der Abschluss des preussisch-hessischen Zollvereines. Bereits im Jahre 1826 hatte die hessische Regierung hierauf bezügliche Anfragen in Berlin gestellt, ohne jedoch bestimmte Antworten zu erhalten. Im Januar 1828 erneuerte Hessen seine Anträge bezüglich gegenseitiger Zollbegünstigungen und nach mehrwöchentlichen Verhandlungen wurde am 14. Februar 1828 der Vertrag abgeschlossen, der von den hessischen Kammern angenommen am 1. Juli desselben Jahres ins Leben trat. Hessen nahm die preussische Zollgesetzgebung an, eine Zolllinie um-

der inländische Gewerbefleiss verarbeiten sollte, wie Wolle, Flachs, Garn, Häute, Holz. Unter seinem Nachfolger, dem Kurfürsten Karl Theodor (1777—1799) wurden die Zölle noch mehr erhöht, doch hatte die Staatscasse nur geringen Vortheil davon, denn die Verwaltungskosten beliefen sich auf 60—70%; der Reinertrag machte 1799 blos 383.589 Gulden aus. Handel und Industrie waren unbedeutend. Unter König Maximilian I. ward das Handelssystem einer entschiedenen Reform unterworfen; die Zollerträgnisse stiegen. Durch den Anschluss Baierns an Frankreich musste es sich dem französischen Continentalsystem fügen; eine fast prohibitive Zoll- und Mauthordnung, welche 1811 eingeführt wurde, blieb selbst nach Herstellung des Friedens bis 1819 aufrecht erhalten. Erst in diesem Jahre kam mit Beistimmung der Landstände ein neues Zollgesetz zu Stande, welches auf dem Grundsatz basirte, den heimischen Gewerbefleiss durch Zölle zu schützen und die Ausfuhr von Rohproducten und Nahrungsbedürfnissen zu erschweren. Im Verhältniss zur Zollordnung von 1811 wies das Zollgesetz vom Jahre 1819 jedoch geringere Eingangszölle auf. An den Ausgangszöllen ward eine Veränderung nicht vorgenommen. Im Jahre 1822 wurden die Eingangszölle wieder beträchtlich erhöht, weil die Nachbarstaaten einen hohen Zolltarif eingeführt hatten. Vgl. Rudhart „Ueber den Zustand des Königreiches Baiern“, Band II, Seite 280, Erlangen 1827.

schloss beide Staaten. Die Zollverwaltung, welche in Hessen nach preussischem Muster organisirt wurde, verblieb unter der selbstständigen Leitung der hessischen Regierung. Die Zolleinkünfte wurden im Verhältnisse zur Einwohnerzahl getheilt. Tarifänderungen und sonstige Anordnungen, das Zollwesen betreffend, bedurften der beiderseitigen Zustimmung.

Beide Staaten liessen sich, wie sich dies bei wirthschaftlichen Fragen von selbst versteht, nur von ihren beiderseitigen Interessen leiten. Die ungünstige Gestaltung des preussischen Staatsgebietes machte eine Verbindung mit den Nachbargebieten ungemein wünschenswerth, und es ergriff die Vereinigung mit dem hessischen Gebiete nur in der Voraussetzung, dass andere deutsche Staaten sich in Bälde dieser Einigung anschliessen dürften, da ein Handelsverein zwischen Preussen und Hessen ersterem in finanzieller Beziehung momentan wegen der Verlängerung der Zollgrenze in Folge der ungünstigen Gestaltung des hessischen Zollgebietes Nachtheil brachte. Der Anschluss Kurhessens wäre von entscheidender ausschlaggebender Bedeutung geworden. Der hessische Unterhändler hatte auf die Möglichkeit einer Gewinnung des Kurfürsten hingewiesen. Von vielen Seiten wurde der eigenartige Despot umworben. Hessen-Darmstadt und Baiern warfen ihre Netze aus; auch Sachsen machte Anstrengungen Kurhessen für einen erst zu bildenden Verein zu gewinnen. Durch die Bildung des preussisch-hessischen Vereines angeregt, tauchte in Dresden der Gedanke auf, mit den nördlich von Preussen und den zwischen den beiden Zollvereinen gelegenen Staaten einen neuen Verein zu bilden. Mannigfache Ursachen trugen dazu bei, dem Plane Eingang zu verschaffen. Zum Theil erschienen die preussischen Tarifsätze zu hoch, ferner scheute man den Anschluss an den preussisch-hessischen Verein aus Furcht vor dem wahrscheinlich überwiegenden Einflusse Preussens. Die Bevölkerung einiger deutscher Staaten lebte bei der eigenthümlichen Gestaltung des Zollwesens von dem einträglichen Schmugglergeschäfte, und die Regierungen nahmen merkwürdiger Weise darauf Rücksicht. Zwischen Hannover, Kurhessen, Sachsen, den sächsischen Herzogthümern, Braunschweig, Nassau, den schwarzburgischen und reussischen Häusern, endlich den freien Städten Frankfurt und Bremen wurde am 21. Mai eine Präliminarconvention abgeschlossen, worin die Regierungen übereinkamen, während der nächsten drei Jahre keinem fremden Zoll-

verbande einseitig beizutreten, die bestehenden Transitabgaben hinsichtlich der durchzuführenden Waaren, mögen solche aus dem Auslande oder aus den Staaten des Vereines kommen, einseitig nicht zu erhöhen; sowohl über einander gegenseitig zu gewährende Erleichterungen als auch über mit anderen Staaten zu schliessende Verträge gemeinschaftlich Berathungen zu pflegen. In der That traten auch im August 1828 Bevollmächtigte in Kassel zusammen, um auf Grund der Frankfurter Abmachung weitere Berathungen zu pflegen, allein nach mehrwöchentlichem Zusammensein stellte sich heraus, dass die Staaten, wohl in der Negation eine seltene Uebereinstimmung bekundeten, bezüglich der positiven Maassnahmen aber nach allen Gegenden der Windrose auseinander gingen. Der Vertrag vom 24. September, das Ergebniss der geführten Verhandlungen, enthält ausser den Frankfurter Punkten nur Bestimmungen über den Bau einiger Strassen und über den freien Verkehr von Getreide, Kartoffeln, Heu, Stroh u. dgl.; alle anderen Artikel blieben den in jedem Staate bestehenden Eingangsabgaben unterworfen, auch wurde es Jedem freigestellt, Handelsverträge abzuschliessen.

Dieser „Afterbund", wie Stein diesen Verein bezeichnete, war eigentlich nur eine Demonstration gegen Preussen. Nicht wirthschaftliche Interessen gaben bei seiner Bildung den Ausschlag, sondern politische Rathlosigkeit. Es bildeten sich Vereine innerhalb des Vereines; am 11. December 1828 kam ein besonderer Vertrag zwischen Kurhessen, Weimar, Meiningen und Coburg-Gotha zu Stande; einige Wochen darauf, am 10. Januar 1829 zwischen Hannover und Oldenburg. Die im Jahre 1829 geführten Verhandlungen hatten den Abschluss eines Uebereinkommens zur Folge, welches nur eine Verlängerung des Vertrages vom 24. September 1828 bis zum Jahre 1841 und einige Bestimmungen über den Transit enthielt. Die Bemühungen einer Weiterbildung des Vereines und seine Umgestaltung in einen wirklichen Zollverein waren erfolglos, und Hannover, Kurhessen, Oldenburg und Braunschweig vereinigten sich in dem Eimbecker Vertrag vom 27. März 1830 über die Einführung eines gemeinschaftlichen Zoll- und Verbrauchssteuersystems, um mit Ausnahme des Kochsalzes und der Spielkarten einen völlig freien Verkehr unter sich herzustellen.

Es lag in dem Plane König Ludwigs die Verbindung Baierns mit Würtemberg zum Krystallisationspunkt weiterer handelspoli-

tischer Bestrebungen zu machen. Allein nach den fruchtlosen Versuchen, Kurhessen heranzuziehen, war an eine Vergrösserung des süddeutschen Vereines nicht zu denken, da auch Baden aus politischen und wirthschaftlichen Gründen einem Beitritte widerstrebte. Die süddeutschen Herrscher näherten sich Preussen. Die Sendung Cotta's, des berühmten Verlegers unserer Classiker, nach Berlin erfolgte, und nach mannigfachen Verhandlungen kam am 27. Mai 1829 ein Handelsvertrag zwischen dem preussisch-hessischen und dem süddeutschen Vereine zu Stande. Man stipulirte bis zum Jahre 1841 Zollfreiheit für alle inländischen Erzeugnisse der Natur, des Gewerbefleisses und der Kunst, nur für einige Fabrikwaaren sollte zunächst eine Zollerleichterung von 20 bis 50 % eintreten, bis allmälig die völlige Befreiung erfolgen könne. Beide Theile verpflichteten sich, ihre Zollsysteme mehr und mehr in Uebereinstimmung zu bringen; alljährlich sollten Bevollmächtigte zusammentreten zur Befestigung und Erweiterung dieses Vertrages. Auch wurde für die Zukunft ein Zollcartell verabredet; Handelsverträge mit solchen Ländern, die an mehrere Vereinsstaaten zugleich angrenzten, also vornehmlich mit Baden, sollten nur im gemeinsamen Einverständniss abgeschlossen werden.

Ein grosser Schritt war geschehen; die Brücke zwischen dem Norden und Süden war geschlagen, allerdings Anfangs blos eine Nothbrücke. Die agitatorische Thätigkeit der Mitteldeutschen war lahmgelegt; allmälig dämmerte in verschiedenen Kreisen der Gedanke auf, dass es nur einen Weg gebe, ein gemeinsames deutsches Zollgebiet herbeizuführen: Anschluss an Preussen. Es bedurfte indess noch einiger Jahre, ehe dieses Ziel erreicht wurde, und der preussischen Regierung gebührt die Anerkennung, dasselbe unermüdet verfolgt zu haben. Die durch den Handelsvertrag verbündeten Staaten verfügten nur über sehr winzige Strassenverbindungen. Durch den am 3. Juli 1829 zwischen Meiningen und Preussen und Tags darauf mit Gotha abgeschlossenen Vertrag wurde der Bau eines Strassenzuges von Langensalza über Gotha und Celle, von da über Meiningen nach Würzburg und über Suhl, Hildburghausen, Lichtenfels nach Bamberg vereinbart. Preussen schoss das Geld vor. Mit Mecklenburg wurde der Bau einer Strasse von Hamburg nach Magdeburg verabredet. In dem Lager der Mitteldeutschen riss Rathlosigkeit ein. Sachsen-Weimar behielt sich Rücktritt und

Anschluss an einen grösseren Zollverein vor. Reuss jüngere Linie bekundete Geneigtheit, mit der preussischen Regierung in Unterhandlung zu treten. Der Vertrag vom 9. December 1829 war die Folge, durch welchen sich die Fürsten Reuss zu Schleiz, Lobenstein und Ebersdorf bereit erklärten, mit ihren Gebieten dem Zollverbande der östlichen preussischen Provinzen oder dem bairisch-würtembergischen Zollvereine beizutreten, je nachdem das eine oder das andere für angemessen befunden würde, sobald die gegen den mitteldeutschen Verein eingegangenen Verbindlichkeiten ihnen dieses gestatten werden. Den tödtlichsten Schlag erlitt der mitteldeutsche Verein durch den Abfall Kurhessens, welches durch Vertrag vom 25. August 1831 dem preussisch-hessischen Zollverbande sich anschloss.

Nach dem Beitritte Kurhessens begannen Verhandlungen zwischen Preussen und den süddeutschen Staaten. Am 15. Februar 1832 legte die preussische Regierung den Entwurf eines Vereinsvertrages vor. Das Jahr verfloss, ohne dass die Prüfung desselben beendet wurde. Erst nachdem Mieg im Februar 1833 als Bevollmächtigter Baierns eingetroffen war, geriethen die Verhandlungen in Fluss. Nicht die handelspolitischen Fragen verzögerten den Abschluss, sondern die principiellen Bedenken der baierischen Regierung über die Stellung Preussens bezüglich der Leitung der Vereinsangelegenheiten. Erst als Preussen jede Prärogative für sich fallen liess, waren die Schwierigkeiten behoben. Am 4. März 1833 erfolgte die erste Plenarversammlung der Bevollmächtigten Preussens, der beiden Hessen, Baierns und Würtembergs; am 22. März Abends um 11 Uhr fand die Unterzeichnung des Vertrages statt.

Einige Tage später unterzeichnete Sachsen den Vertrag. Schon der Abschluss des Handelsvertrages zwischen Preussen und den süddeutschen Regierungen hatte die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise in Sachsen erregt. Das Directorium der Commerziendeputation beschäftigte sich eingehend mit dem Studium der Frage, welchen Einfluss eine Vereinigung mit dem preussisch-hessischen Zollsystem auf die Leipziger Messen und den Transitverkehr ausüben würde. Eine Berathung mit Deputirten des sächsischen Handels- und Fabrikstandes führte zu dem Ergebniss, dass der Anschluss für das Erzgebirge und das Voigtland nothwendig sei, indem nur auf diesem Wege für die Ein-

busse, welche die sächsische Baumwollen- und Wollenmanufactur in Folge des sich vermindernden Absatzes nach der Levante, Baiern und Böhmen erlitten, ein Ersatz zu schaffen sei. Eine Erweiterung des Binnenmarktes werde auch der Leinwandmanufactur, die allerdings einen überseeischen Absatz habe, zu Gute kommen. Dagegen erklärten sich die Leipziger Kaufleute gegen den Abschluss. Die Regierung entschloss sich zur Anknüpfung von Verhandlungen mit Preussen und entsendete den Minister von Lindenau nach Berlin, der bei dem Könige und seinen Ministern eine wohlwollende Aufnahme fand. Bei den Besprechungen mit dem Finanzminister Maassen und dem Steuerdirector Kuhlmayer ergab sich, dass die Berücksichtigung einiger von den Leipziger Kaufleuten ausgesprochenen Wünsche als Aufhebung des Messrabatts für die preussischen Messen, keiner Schwierigkeit unterliege, dass aber die Forderung bezüglich des damaligen sächsisch-böhmischen Verkehrs, der in einem lebhaft betriebenen Schmuggel bestand, einen Stein des Anstosses bilde. Demnach liess man vorläufig den Plan einer Zolleinigung fahren und beabsichtigte lediglich den Abschluss eines Handelsvertrages. Allein bei den hierüber in Berlin geführten Verhandlungen lehnte Preussen die Aufhebung der Durchgangsabgabe, sowie die Gleichstellung Leipzigs mit Frankfurt a./O., den Messrabatt betreffend, ab, auch verweigerte Preussen die Herabsetzung der Industriezölle und die Berücksichtigung des böhmischen Grenzhandels. Die sächsische Regierung legte auf den Grenzverkehr mit Böhmen, d. h. auf den lebhaft betriebenen Schmuggel, grossen Werth, und es konnte keine Vereinbarung erdacht werden, diesen zu erhalten. Auch schwebten Verhandlungen mit Oesterreich, und es gewann den Anschein, dass man sich in Wien bestimmt finden würde, Sachsen grosse Begünstigungen zu gewähren, um den Anschluss desselben an den preussisch-hessischen Zollverein zu hindern. Metternich wenigstens war bei der Hofkammer in diesem Sinne unermüdlich thätig. Als jedoch die von der Staatskanzlei gemachten Versprechungen sich nicht verwirklichten, die Auflösung des mitteldeutschen Vereines durch den Abfall Kurhessens und einiger kleiner Staaten, wie Weimar, eine Thatsache war, begannen erneuerte Verhandlungen zwischen Sachsen und Preussen im April 1832. Die Frage über die Durchfuhrzölle, sowie die von Preussen für Frankfurt a./O. in Anspruch genommenen

Begünstigungen erschwerten jede Verständigung. Dazu kam, dass Sachsen einige von Seiten Hannovers am Bundestage gestellten Anträge, betreffend eine Erweiterung der Berathungen über den Vollzug des Artikels 19 der Bundesacte, unterstützt hatte, was in Berlin übel vermerkt worden war. Der rasche Fortgang der Verhandlungen Preussens mit Baiern und Würtemberg seit dem Beginne des Jahres 1833 zwang die sächsische Regierung alle Bedenken zum Schweigen zu bringen und am 30. März 1833 dem Zollvereine beizutreten. Bezüglich des schwierigsten Punktes wurde im Artikel 24 bestimmt, dass alle Begünstigungen einzelner Messplätze und insbesondere alle Rabattprivilegien thunlichst beschränkt und ihrer baldigen Aufhebung entgegen geführt werden sollten. In den Separatartikeln wurde den Leipziger Kaufleuten einige ihrer besonderen Wünsche gewährt [1]).

Der Anschlussvertrag der thüringischen Staaten an den Zollverein wurde am 11. Mai unterzeichnet, nachdem Tags zuvor die verschiedenen kleineren Territorien Mitteldeutschlands den thüringischen Vereinsvertrag abgeschlossen hatten. Den Anstoss zu dieser Vereinigung hatte Preussen gegeben, indem es darauf hinwies, dass es am zweckmässigsten sei, wenn die kleineren Staaten sich zu einem Zollverbande vereinigen würden, welchem Preussen mit seinen von ihrem Gebiete umschlossenen Territorial-

[1]) Sehr eingehende Mittheilungen über Sachsen bei Falke „Geschichte des deutschen Zollwesens". Vgl. auch Flathe „Geschichte Sachsens" Bd. III, S. 460 f. Indessen lag die Schwierigkeit zu einer Verständigung nicht blos auf Seite Sachsens. Wie ein Gewährsmann erzählt, der mit den Verhandlungen genau vertraut war, gab man in preussischen Kreisen mannigfachen Besorgnissen Raum, dass die preussische Industrie der sächsischen nicht werde Stand halten können, vor Allem war man um die Weberei besorgt, indem schon damals trotz eines Eingangszolles von 33 und 55 Thaler die sächsischen Wollen und Baumwollfabrikate auf der Messe zu Frankfurt an der Oder mit den preussischen concurrirten. Als das Vertragsdocument über den sächsischen Beitritt zur Ausfertigung adjustirt werden sollte, war Minister Maassen durch ein Augenleiden verhindert, einer Abendconferenz beizuwohnen, und seine Räthe fanden sich am andern Morgen bei ihm ein, um über die Ergebnisse der Conferenz Vortrag zu erstatten. Der Minister empfing sie mit den Worten: Euer sächsischer Vertrag hat mich die Nacht nicht schlafen lassen; er unterzeichnete sodann die Concepte, wog dann die sämmtlichen Papiere auf seiner Hand und gab sie dann mit den Worten zurück: Das ist ein schwerer Vertrag, es hätte ihn nicht Jeder unterschrieben. „Der deutsche Zollverein während der Jahre 1834 bis 1845." Berlin 1846, S. 26.

parcellen Abrundung geben könnte und dem auch Kurhessen mit Schmalkalden beizutreten haben würde. Am Schlusse des Jahres 1832 waren die Abgeordneten der thüringischen Staaten in Berlin eingelangt und in mehrmonatlichen Verhandlungen wurden die mannigfachen, zum Theil schwierigen Fragen, welche bei Zusammenschweissung dieser verschiedenen Gebiete zu einem Vereine auftauchten, glücklich gelöst. Vielleicht in keinem Theile Deutschlands ersehnte man so sehr das Gelingen des schwierigen Werkes als in Thüringen, wo die Bevölkerung mit Spannung und Ungeduld dem Abschlusse der Verhandlungen entgegensah. In den übrigen Theilen Deutschlands war die Opposition eine mächtige. Besonders in Süddeutschland erklärten sich in den Kammerdebatten die hervorragendsten Männer gegen den Vertrag. Obgleich man sich redliche Mühe gab, blos wirthschaftliche Momente ins Feld zu führen, waren es zumeist politische Gründe, welche die Gegnerschaft hervorriefen. In der würtembergischen Kammer machte man geltend, dass der Activhandel des Landes zumeist auf Frankreich und die Schweiz angewiesen sei und aus einer Verbindung mit Preussen nicht viel gewinnen könne; die Industrie werde durch die Concurrenz Rheinpreussens zu leiden haben. Die zweite Kammer genehmigte mit einer Majorität von 40 Stimmen (62 gegen 22) den Vertrag. In Sachsen prophezeiten die Gegner die unvermeidliche Verarmung des Landes, den Verfall Leipzigs, wiesen auf Retorsionsmaassnahmen von Seite Oesterreichs hin, beschuldigten den Minister von Zeschau das Land für Geld und Orden verkauft zu haben, und erklärten den Vertrag erst dann für annehmbar, wenn alle deutschen Staaten daran Theil nehmen würden. Indess wurde der Vertrag in der zweiten Kammer mit 50 gegen 14 Stimmen und sodann auch in der ersten, wo Prinz Johann denselben auf das wärmste befürwortete, mit grosser Mehrheit angenommen. In Baiern war es das Ministerium, welches gegen einige Bestimmungen des Vertrages ernstliche Bedenken erhob; Mieg, der in Berlin ungemein thätig gewesen, den Abschluss glücklich zu Stande zu bringen, nahm seine Entlassung. Indessen wurden die auftauchenden Schwierigkeiten glücklich beseitigt; dem von Berlin nach der baierischen Residenz abgesendeten Ministerialdirector Eichhorn gelang es in wenig Tagen, über einige Differenzen eine Verständigung herbeizuführen.

Mit dem 1. Januar 1834 traten die Vereinsverträge in Kraft. Der Verein umfasste damals Preussen, Baiern, Sachsen, Würtemberg, die beiden Hessen und die thüringischen Staaten, im Ganzen ein zusammenhängendes Zollgebiet von 7719 Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von $23._{17}$ Mill. Seelen. Ein grosses Werk war zu Stande gekommen, dessen Schwierigkeit blos ermessen werden kann, wenn man sich in die Einzelnheiten der Verträge vertieft, weil nur auf diesem Wege klar wird, welche verwickelte Fragen gelöst werden mussten, um eine Einigung zu Stande bringen zu können. Nach den Verträgen sollte in dem Vereine ein übereinstimmendes Zollsystem mit gleichem Tarife für die Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben mit wenigen localen Ausnahmen, im Innern des Vereines vollkommene Verkehrsfreiheit bestehen. Ausgenommen blieben von dieser Verkehrsfreiheit Spielkarten und Salz; ferner jene Gegenstände, welche einer Ausgleichsabgabe unterliegen. Es hatten sich nämlich dem preussischen Besteuerungssystem für Branntwein, Braumalz, Wein, Most und Tabaksblätter Sachsen, Thüringen, Kurhessen und die sämmtlichen nördlichen Vereinsstaaten angeschlossen, während in Baiern eine Malzsteuer bestand, die in Bezug auf Höhe und Form sich mit der preussischen nicht vereinigen liess, und diese Verschiedenheit der Besteuerung im Norden und Süden führte zur Einführung von Ausgleichssteuern, die zum Theil bis zum heutigen Tage nicht ganz beseitigt sind.

Der Zollverein übte eine natürliche Anziehungskraft auf jene deutschen Staaten aus, die sich bei der Gründung desselben noch fern hielten, und die territoriale Erweiterung des Vereines vollzog sich ungemein langsam. Zunächst erfolgte der Beitritt Badens [1]). Die Regierung hatte schon bei der Gründung des

[1]) Baden hat die erste umfassende Zollordnung 1812 erhalten. Die Zollstätten im Innern des Landes wurden aufgeboben und an die Grenzen verlegt, der innere Verkehr für gänzlich zollfrei erklärt. Verbote blieben nur bei der Einfuhr für Salz, bei der Ausfuhr für Laugen und Salpeter aufrecht. Der Durchgangszoll wurde geregelt. Die Eingangszölle waren sehr mässig, für Baumwoll- und Seidenwaaren 2 fl., für Wollenwaaren 2 fl. 8 kr., ebensoviel für Zucker; Kaffee war mit 3 fl., Gewürze mit 1 fl. 4 kr. belegt. Das provisorische Gesetz vom 6. Februar 1826 regelte den Durchgangszoll, jenes vom 21. Juni 1827 die Eingangs- und Ausgangszölle. Hiernach war der höchste Eingangszoll vom Bruttocentner 6 fl. 40 kr. für Edelsteine, Gold- und Silberwaaren, Chocolade, Tabaks- und Lederfabrikate, Webestoff, kurze Waaren. Die Finanzzölle waren

baierisch-würtembergischen Vereines die Absicht gehabt demselben beizutreten, aber die badische Kammer verweigerte am 5. October 1831 mit Stimmeneinhelligkeit die Ermächtigung und gab mit 35 gegen 23 ihre Zustimmung mit Preussen, den beiden Hessen und anderen Staaten einen Zoll- und Handelsverein abzuschliessen, jedoch unter Bedingungen, deren Erfüllung von Seite Preussens fast unmöglich war. Die badische Regierung zögerte deshalb mehr als ein halbes Jahr, ehe sie in Berlin den Wunsch aussprach, an den Verhandlungen über einen grösseren deutschen Zollverein theilzunehmen. Indessen kam die Vereinbarung ohne Baden zu Stande. Seit 1833 wurde jedoch die Frage über den Beitritt Badens vielfach in öffentlichen Blättern und Flugschriften besprochen und die in den Kreisen der Liberalen herrschende Opposition durch sachliche Argumente bekämpft. Vornehmlich erwarben sich Nebenius und Mathy um die Klärung der höchst verworrenen Ansichten unstreitige Verdienste [1]). Als die badische Regierung von dem Inhalte der in Berlin abgeschlossenen Verträge Kenntniss erhielt, fasste sie nach eingehender Berathung den Beschluss, Verhandlungen über den Beitritt einzuleiten. Diese zogen sich jedoch wegen einiger von badischer Seite gestellten Forderungen in die Länge und erst am 15. Mai 1835 kamen dieselben zum Abschlusse. In der badischen Kammer sprach sich die Majorität des zur Prüfung der Verträge niedergesetzten Ausschusses gegen den Anschluss aus; die Führer der Liberalen waren entschieden dagegen; die Anschlusspartei siegte mit einer Majorität von 20 Stimmen.

niedriger als früher; für Kaffee und Zucker 1 fl. 20 kr., Südfrüchte 1 fl. 40 kr., Thee, feine Gewürze 3 fl. 20 kr. Das Gesetz vom 11. Juli 1833 bestimmte einen Ausgangszoll nur für wenige Artikel (Holz, Holzkohle, rohe Felle und Häute) und erhöhte den Eingangszoll von Zucker, Kaffee, gemeinen Gewürzen auf 3 fl. 20 kr.; von Leder-, Baumwoll-, Leinen-, Seiden-, Wollen- und Modewaaren auf 10 fl. vom Centner. Das Gesetz vom 13. November 1833 ermässigte einige Eingangszölle, führte für Getreide einen festen Zollsatz ein und erweiterte die Zollbefreiungen. Die Zollverhältnisse der Schweiz gegenüber wurden 1827 geregelt und einige Artikel zu einem ermässigten Zollsatze zugelassen. 1829 bis 1833 betrug die Reineinnahme 945.916 fl., die Roheinnahme $1._{117}$ Mill., 1834 bis 1835 die letztere $1._{480}$ Mill., die erstere $1._{256}$ Mill. fl. Regenauer „Staatshaushalt Badens“ Karlsruhe 1863, S. 524.

[1]) Mathy „Betrachtungen über den Beitritt Badens zu dem deutschen Zollverein“ Karlsruhe 1834.

Die nassauische Regierung hatte die Bildung des preussisch-hessischen Vereines als eine Gefahr für die souveränen Fürsten Deutschlands bezeichnet. Der Herzog von Nassau, Wilhelm, schrieb an Metternich am 28. März 1828, er sehe den Beitritt zum preussischen Zollverein als eine halbe Mediatisirung an, und jeder deutsche Bundesfürst sollte die gleichen Gesichtspunkte hegen; man glaube sich in den meisten Bundesstaaten von Oesterreich nicht unterstützt, und viele meinen, es wäre noch immer besser freiwillig, als später gezwungen dem preussischen Verein beizutreten. Oesterreich möge doch etwas thun, und zunächst seinen Einfluss aufbieten, damit Kurhessen weder dem preussischen noch dem bairischen Vereine beitrete. Nach einigen Jahren war die nassauische Regierung nicht anderen Sinnes. Noch am 2. September 1833 schrieb Marschall an den Geschäftsträger in Paris: „Nassau werde sich seine handelspolitische Autonomie wahren und sich niemals einem fremden Tarife unterwerfen", worunter der preussische gemeint war. Selbst als die Verbindung Würtembergs und Baierns mit Preussen bereits eine Thatsache war, wurde von Nassau in Paris über einen Handelsvertrag unterhandelt und am 19. September 1833 zum Abschluss gebracht. Frankreich gewährte die Herabsetzung des Zolles auf nassauisches Mineralwasser, Selters, wogegen sich Nassau verpflichtete, französische Wein- und Seidenwaaren mit keinem höheren Zolle in den nächsten fünf Jahren zu belegen. Am 15. October erhielt dieser nassauisch-französische Handelsvertrag die Ratification des Herzogs. Durch den im Januar 1834 erfolgten Tod Marschalls trat eine Aenderung ein. Man verschloss sich nicht der Erkenntniss, dass der Anschluss an den Zollverein unausweichlich sei. Der Hauptanstand war der Vertrag mit Frankreich, allein man fand eine Handhabe, sich demselben zu entziehen, da eine Bestimmung desselben festsetzte, dass wenn derselbe nicht binnen einer gewissen Frist den französischen Kammern zur Zustimmung vorgelegt sein würde, er als aufgehoben betrachtet werden sollte. Am 8. October 1834 erklärte der nassauische Ministerresident dem preussischen Ministerium, dass das Herzogthum Nassau keinen sehnlicheren Wunsch hege, als in den grossen Zollverein aufgenommen zu werden, und sich deshalb mit unbedingtem Vertrauen nach Berlin wende, um durch Preussens Vermittlung diesen Anschluss zu erreichen. Die Antwort vom 23. October

lautete kühl aber zustimmend, und im Februar 1835 erschien der nassauische Ministerialrath Magdeburg in Berlin. Am 10. December erfolgte sodann die Unterzeichnung des Vertrages [1]).

Am längsten sträubte sich Frankfurt gegen den Anschluss; umgeben von einer Zolllinie, die seinen Verkehr fast nach allen Richtungen hemmte, stemmte es sich selbst nach der Auflösung des mitteldeutschen Vereines gegen den Eintritt in den Zollverein. Hannover hatte am Bundestage, als es die schon erwähnten Anträge auf Verwirklichung des Artikels 19 der Bundesacte stellte, keinen eifrigeren Parteigänger als den Vertreter Frankfurts, und es hoffte längere Zeit vergebens, dass Oesterreich den Zollvereinsbestrebungen entgegentreten werde. Frankfurt erlitt Einbussen; der Messverkehr drohte nach Offenbach überzusiedeln. Die Abneigung gegen Preussen war jedoch so gross, dass man auf den sonderbaren Plan verfiel, sich mit Hilfe Englands den Umwerbungen Preussens zu entziehen. Am 13. Mai 1832 schloss der Senator Harnier in London einen Handels- und Schifffahrtsvertrag auf zehn Jahre ab, der die Flaggen der Contrahenten gleichstellte und ausbedang, dass die Einfuhr aus Frankfurt nach Grossbritannien und umgekehrt nicht höher besteuert werden sollte, als dieselben Waaren aus einem anderen Lande kommend. Seitdem der Beitritt Badens und Nassaus zu dem Zollverein wahrscheinlich schien, war Frankfurt fast gänzlich von demselben umschlossen, und man musste sich die Frage vorlegen, welche Stellung man einzunehmen gesonnen sei. In den Kreisen der Bürgerschaft beschäftigte man sich vielfach mit der Angelegenheit und der Senat fasste auch den Beschluss, Einleitungen wegen eines Anschlusses zu treffen. Aber erst seit Januar 1835 wurden die directen Verhandlungen eröffnet, die Anfangs langsam von der Stelle gingen, da Preussen nicht gewillt schien, eine der Forderungen der freien Stadt, nämlich Gleichstellung mit den grösseren Vereinsstaaten, zu erfüllen. Erst am 2. Januar 1836 kam der Anschlussvertrag zu Stande. Frankfurt erhielt die Rechte eines selbstständigen Vereinsmitgliedes, erhöhten Antheil an den Einnahmen, der Art, dass es für den Kopf der städtischen Bevölkerung 2 Thlr. 15 Sgr. und $5^5/_7$ Pf., für den Kopf der

[1]) Vgl. Braun in der Vierteljahresschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte Band XV.

ländlichen Bevölkerung etwas über 17 Sgr. erhalten sollte. Für jedes der Jahre 1836 und 1837 ward der Antheil Frankfurts auf 230.000 fl. angenommen. Dieser Antheil betrug den $4^1/_2$fachen Betrag der nach der Bevölkerungszahl sich berechnenden Rente. In Bezug auf den Messverkehr erfolgte Gleichstellung mit Frankfurt an der Oder [1]).

Am Ende des Jahres 1841 liefen die Verträge ab; von dem Kündigungsrecht hatte während dieser Zeit kein Staat Gebrauch gemacht. Dem maassvollen Vorgehen der preussischen Regierung, welche an dem in die Verträge aufgenommenen Principe der Gleichberechtigung und Selbstständigkeit der einzelnen Vertragsstaaten nicht rüttelte, gebührt das Verdienst, eine günstige Stimmung in den verschiedenen Kreisen der Bevölkerung hervorgerufen zu haben, und namentlich die Ständekammern der süddeutschen Staaten gaben ihre Voreingenommenheit auf, nachdem sie die Ueberzeugung gewonnen hatten, dass der constitutionellen Staatsform kein Abbruch geschah. Die wirthschaftlichen Verhältnisse des jungen Vereines hatten sich sehr erfreulich gestaltet; die günstigen Folgen der Verkehrsfreiheit traten sichtbar zu Tage. Die düsteren Prophezeiungen der sächsischen und würtembergischen Fabrikanten über die Vernichtung heimischer Industriezweige, den Niedergang Leipzigs u. dgl. m. waren nicht in Erfüllung gegangen, und so kurze Zeit auch der neue Verein bestand, dem aufmerksamen Beobachter konnte es nicht entgehen, dass in dem wirthschaftlichen Leben sich ein Umschwung zu vollziehen beginne, der vielverheissend für die Zukunft war. Die Regierungen hatten überdies vollen Grund, mit den finanziellen Ergebnissen zufrieden zu sein [2]).

[1]) Nach dem Beitritte Nassaus und Frankfurts umfasste der Zollverein ein territorial abgerundetes Gebiet von $8252._{71}$ Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von 25,153.847 Einwohner. Kühne „Ueber den deutschen Zollverein" Berlin 1836.

[2]) Es dürfte hier am Platze sein, die materielle Entwickelung des Zollvereines im ersten Jahrzehnt seines Bestandes kurz zu berühren. Am 1. Januar 1834 betrug die Bevölkerung $23._{478}$ Mill. Seelen, die Vermehrung derselben durch die Zollanschlüsse belief sich im Jahre 1836 auf 1,674.509 Seelen, 1838 auf 39.997, 1842 auf 475.252, 1844 auf 84.137, daher zusammen 2,273.895 Seelen. Der innere Bevölkerungszuwachs betrug 2,746.920 Seelen; im Ganzen daher umfasste der Zollverein mit dem 1. Januar 1845 28,498.935 Seelen. Die Bruttoeinnahme des Zollvereines war von $14._{515}$ Mill. Thlr. im Jahre 1834 auf $25._{365}$ Mill. im Jahre 1843 gestiegen, während die Ausgaben für gemeinschaft-

Die Erneuerung der Verträge ging dennoch nicht ohne Schwierigkeit vor sich. Vornehmlich die Wirkung der Zollergebnisse auf die preussischen Finanzen war die Veranlassung von tiefgreifenden Verhandlungen. Nach einer Denkschrift der preussischen Regierung vom 22. December 1839 waren es besonders die Abgaben vom Wein, an denen die preussischen Staatscassen höchst bedeutende Verluste erlitten, welche durch die den besonderen Consumtionsverhältnissen nicht entsprechende Theilung der Eingangsabgaben vom fremden Weine einerseits, und durch die verhältnissmässig zu niedrige Besteuerung der nach Preussen übergehenden vereinsländischen Weine andererseits entstanden. Auch bezüglich der Branntweinsteuer wurde ein günstigerer Vertheilungsmodus verlangt. Die weiteren Forderungen waren nicht im Interesse Preussens, sondern in jenem des Vereines, als Besteuerung des Runkelrübenzuckers, Beseitigung der Hemmnisse, welche bisher dem Abschlusse von Handelsverträgen mit auswärtigen Staaten entgegenstanden, weil die Ratificationen einzelner Regierungen von der vorherigen Zustimmung der Stände abhängig waren; Maassnahmen für die Waarenabfertigung am Rhein und dessen Nebenflüssen u. s. w. Die allzu starke Betonung der finanziellen Seite erregte mannigfache Bedenken, zum Theil auch Verstimmung; aber bei fast allen Betheiligten hatte die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit und Erspriesslichkeit des Zollvereines solche Wurzeln gefasst, dass

liche Rechnung von $2._{336}$ Mill. Thlr. auf $2._{244}$ in demselben Zeitraum gesunken waren. Der Ertrag des Ueberschusses betrug per Kopf 1834 15 Sgr. 6 Pf., 1843 24 Sgr. $11._4$ Pf. Von besonderem Interesse sind die Antheile der Vereinsstaaten an den Einnahmsüberschüssen, weil daraus hervorgeht, dass namentlich die süddeutschen Gruppen finanziell ein gutes Geschäft machten, worin auch die Erklärung gesucht werden muss, dass der Zollverein allen Versuchen, ihn zu sprengen, so wacker Stand hielt. Nicht blos Blut ist ein treffliches Kitt, auch Geld. Der Antheil Preussens stieg in den Jahren 1834–1843 von $7._1$ auf $12._{76}$ Mill. Thlr., jener Baierns von $2._2$ auf $3._5$ Mill. Thlr.; Sachsen erhielt 1834 $0._{827}$, 1843 $1._{43}$ Mill., Würtemberg $0._{846}$ und $1._4$ Mill. Thlr. Vor der Vereinigung schätzte man die Zollerträge bei Hessen-Darmstadt auf 2½ Sgr., bei Sachsen auf 4 Sgr., bei Nassau auf 9 Sgr., bei Baiern und Würtemberg auf 9½ Sgr., bei Baden auf 13 Sgr. für den Kopf der Bevölkerung. Schon in dem ersten Jahrzehnt ergab sich für diese Staaten eine Steigerung der Einnahmen, die später zum Theil wenigstens auch dadurch herbeigeführt wurde, dass die gemeinschaftlichen Ausgaben des Vereines durch die bessere Abrundung der Grenzen sich herabminderten.

die strittigen Fragen eine entsprechende Lösung fanden, um so mehr, als auch in den Regierungskreisen Preussens von Seite einer Partei die finanzielle Einbusse den politischen Vortheilen gegenüber, welche der Zollverein unstreitig für Preussen zur Folge hatte, gering angeschlagen wurde. Am 8. Mai 1841 wurde der neue Vertrag auf eine zwölfjährige Dauer unterzeichnet[1]).

Nach Erneuerung des Zollvereines schloss sich Lippe-Detmold am 18. October 1841 dem preussischen Zollsystem an. Nun konnten auch Schaumburg (13. November 1841) und Pyrmont (11. December 1841) in den Zollverband aufgenommen werden. Von grösserer Bedeutung war der durch Vertrag vom 19. October 1841 erfolgte Beitritt Braunschweigs zum Zollverein; nur der Harz- und Weserdistrict blieb noch einige Zeit bei dem Steuerverein. Luxemburg schloss sich durch Vertrag vom 8. Februar 1842 vorläufig auf vier Jahre, und später durch Vertrag vom 2. April 1847 bis Ende 1853 an.

8. Die grosse Frage, welche das wirthschaftliche Leben unseres Jahrhunderts durchzieht, Schutzzoll oder Freihandel, spielte bei Begründung des Zollvereines keine Rolle. Erst die erfolgte Erstarkung der Industrie in einzelnen Theilen Deutschlands, zum Theil durch den Zollverein mächtig gefördert, schuf auch in Deutschland jenen Gegensatz, der auf die weitere Entwickelung des Vereines in mannigfacher Hinsicht nicht ohne schwerwiegenden Einfluss blieb. Der Stand der Eisenindustrie und der Baumwollspinnereien gab die äussere Veranlassung. In Folge einer Krisis der Eisenproduction in England wurden gewaltige Massen von Eisen zu Spottpreisen auf den deutschen Markt geworfen, und die rheinische Eisenindustrie forderte Abhilfe durch Erhöhung der Eisenzölle. Die Baumwollspinner stimmten in diesen Ruf ein, da sie bei einem Zollsatze von 2 Thlr. per Ctr. nur mit grosser Anstrengung der Concurrenz Englands Stand hielten. Wohl hatten sich im Zollvereinsgebiete, in Preussen und Sachsen,

[1]) Die Details über die damaligen Verhandlungen bei Weber a. a. O. S. 178 ff. Bezüglich des Rübenzuckers wurde bestimmt, dass vom 1. September 1841 ab eine Abgabe von $^1/_3$ Thlr. vom Ctr. Rohzucker oder $^1/_2$ Sgr. vom Ctr. roher Rübe erhoben werden sollte. Die Gemeinschaftlichkeit des Steuereinkommens wurde bis zum 1. September 1844 ausgesetzt, um auf Grund der während dieses Zeitraumes zu gewinnenden Erfahrungen die angemessenste Besteuerungsweise zu ermitteln.

am Rhein, in Würtemberg, Baden und Baiern die Anzahl der Fabriken gemehrt, allein die Garneinfuhr überwog um ein Beträchtliches die heimische Erzeugung. Das Capital wendete sich zunächst der Weberei zu, die durch einen Zoll von 30—50 Thlr. ausgiebig geschützt war, und die Ausfuhr der Baumwollwaaren aus dem Zollvereine stieg von Jahr zu Jahr [1]).

Merkwürdiger Weise waren es die süddeutschen Regierungen, welche am energischsten für die Schutzbedürftigkeit der deutschen Spinnerei eintraten, und ganz vergassen, dass sie gegen die hohen Zölle des preussischen Tarifes grosse Opposition gemacht hatten und zur Annahme desselben nur schwer bewogen werden konnten [2]). Würtemberg verlangte im Jahre 1842 auf der fünften Generalconferenz nur für Garn eine Erhöhung des Zolles auf 5 Thlr. und bei Zetteln bis zu 8 Thlr.; Baiern wollte sich mit einem niedrigeren Satze, mit 3, respective 4 Thlr. begnügen. Preussen in Verbindung mit Sachsen, Thüringen, Braunschweig und Frankfurt sprachen sich gegen jede Zollerhöhung aus. Das Ergebniss der weitläufigen Berathungen war die Erhöhung des in Zettel geordneten Garnes auf 3 Thlr. Auf der nächsten Conferenz kam es zu einer Vereinbarung nicht, da die Gegensätze einander schroff entgegenstanden. Sachsen, dem sich Braunschweig, Nassau und Frankfurt anschlossen, stemmte sich auf das entschiedenste gegen eine jede Zollerhöhung für Garn, da der Schwerpunkt seiner Industrie zumeist in der Weberei lag, und die Regierung die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass die Spinnerei auch ohne höheren Schutz in den letzten Jahren Wurzel gefasst habe [3]). Dagegen trat die würtembergische Regierung in Verbindung mit Baden für den Schutz ein. Gerade in diesen beiden Ländern hatte die Spinnerei seit dem Eintritte derselben in den Zollverein sich ungemein entwickelt, hatte aber dennoch

[1]) Nach den Berechnungen von Junghanns „Der Fortschritt des Zollvereines" S. 184 war das Verhältniss des heimischen Garnes zu dem fremden 1834 wie 76 : 24, 1844 wie 68 : 32, 1845 wie 67 : 33, 1844 wie 72 : 28.

[2]) Der bairisch-würtembergische Tarif hatte einen Eingangszoll auf Baumwollengarne von 14 Sgr. (50 kr.), der badensche von 1 fl. 40 kr. Bei den vom März bis October 1833 geführten Verhandlungen über den Vereinstarif bekämpften Baiern und Würtemberg den Tarifsatz von 2 Thlr. per Ctr. als viel zu hoch.

[3]) Vgl. Wiek „Industrielle Zustände Sachsens", ein für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Verhältnisse damaliger Tage ungemein werthvolles Buch.

mit manchen Hemmnissen zu kämpfen, deren volle Ueberwindung nur von einem höheren Schutze erwartet wurde. Die erbitterten Kämpfe zwischen Schutzzoll und Freihandel beschränkten sich jedoch nicht auf die stillen Räume, in welchen die Conferenz tagte, die öffentliche Meinung war in zwei Heerlager getheilt, in der Journalistik und Publicistik wurden die einschlägigen Fragen mit einer nicht selten grossen Erbitterung erörtert. Der Entschluss Preussens, einem Compromisse die Hand zu bieten, führte im Jahre 1846 zu einer Verständigung im Schoosse der Conferenz. Die Beschlüsse gingen auf Erhöhung der Eingangszölle von rohem Maschinengarn von 5 Sgr. auf 2 Thlr., während der Tarifsatz für das rohe Handgarn beibehalten wurde; ferner Erhöhung der Zölle von gebleichtem und gefärbtem Garne von 1 auf 3 Thlr., von Zwirn von 2 auf 4 Thlr., von roher Leinwand, Zwillich und Drillich von 2 auf 4 Thlr.; ferner trat Zollerhöhung auf gebleichte Leinwand, Leinenbänder, Battist und Zwirnspitzen, endlich Erhöhung für rohes ein- und zweidrähtiges Baumwollengarn vom 1. Januar 1847 von 2 auf 3 Thlr. ein.

Eine grosse Schwierigkeit bei der Bildung des Zollvereines bildete die Verschiedenartigkeit der indirecten Besteuerung in den verschiedenen Staaten. In dem ersten Vertrage vom 22. März 1833 musste man sich mit einem allgemeinen Artikel begnügen, worin gesagt wurde, dass von allen Theilen als wünschenswerth anerkannt werde, eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung und der Besteuerungssätze zu erzielen, und das Bestreben der Regierungen werde daher auf die Herbeiführung einer solchen Gleichmässigkeit gerichtet sein. Bei der ersten Erneuerung im Jahre 1841 wurde der Zusatz gemacht, dass diese Gleichmässigkeit insbesondere durch Vereinigung mehrerer Staaten zu gleichen inneren Steuereinrichtungen mit oder ohne Gemeinschaftlichkeit der Steuererträge bewerkstelligt werden solle; eine Erklärung, die auch in den späteren Erneuerungsverträgen sich wiederholte, und klar bekundet, mit welchen Schwierigkeiten man in dieser Beziehung zu kämpfen hatte. Am frühesten einigte man sich über die Rübenzuckerbesteuerung, worüber bereits am 8. Mai 1841 eine besondere Uebereinkunft zu Stande kam, wornach mit dem 1. September 1841 die Besteuerung nach einem gleichmässigen Satze eingeführt werden, die Gemeinschaftlichkeit der Einnahmen jedoch erst drei Jahre später eintreten sollte. Der Steuersatz

wurde für das erste Betriebsjahr auf 10 Sgr. vom Ctr. Rohzucker oder 6 Pf. vom Ctr. verarbeitete Rüben festgesetzt, indem man der Berechnung die Annahme zu Grunde legte, dass aus 20 Ctr. Rüben 1 Ctr. Rohzucker gewonnen werden könne. Später einigte man sich über folgende Grundsätze: der Eingangszoll von ausländischem Zucker und Syrup, und die Steuer vom vereinsländischen Rübenzucker zusammen sollen für den Kopf der jeweiligen Bevölkerung des Zollvereines jährlich mindestens eine Bruttoeinnahme gewähren, welche dem Ertrage des Eingangszolles von ausländischem Zucker und Syrup für den Kopf der Bevölkerung im Durchschnitte der drei Jahre 1838—1840 gleichkommt; ferner soll der Betrag der Rübenzuckersteuer jedesmal für einen dreijährigen Zeitraum und gleichzeitig auch die Zollsätze für den ausländischen Zucker und Syrup festgestellt werden. Demgemäss wurde die Rübensteuer vom 1. September 1844 für die nächsten drei Jahre auf $1^1/_2$ Sgr. per Ctr. bestimmt.

Eine weitere Veränderung brachte die erste Vertragserneuerung, dass an Stelle der sogenannten Ergänzungs- oder Ausgleichsabgaben die Uebergangsabgaben traten. Jene wurden von Bier, Malz, Branntwein, Tabakblättern, Traubenmost und Wein erhoben, durften bestimmte Sätze nicht überschreiten und waren dazu bestimmt die Differenz der Besteuerung in den betreffenden Staaten auszugleichen. In dem neuen Vertrage einigte man sich über die Gegenstände, welche in jedem einzelnen Lande besteuert werden durften, ferner über bestimmte, unüberschreitbare Sätze. Zur Verminderung der Vortheile, welche aus einer Verschiedenartigkeit der Steuersysteme folgten, kamen die Uebergangsabgaben zur Anwendung, wobei als Grundsatz aufgestellt wurde: das Erzeugniss eines anderen Vereinsstaates unter keinem Vorwande höher oder in einer lästigeren Weise als das inländische zu besteuern.

Einigermaassen gemildert wurden die Uebelstände, welche unvermeidlich im Gefolge dieser verschiedenartigen Besteuerungsverhältnisse sich geltend machten, dass innerhalb des Zollvereines sich mehrere Steuerverbände, sei es bezüglich aller oder nur einiger indirecten Abgaben, bildeten.

9. Bereits in die erste Vereinsperiode fällt der Abschluss von Handelsverträgen des Zollvereines. Den Reigen eröffnete der Tractat mit Holland. Die Anregung hiezu ging von der hol-

ländischen Regierung aus, ohne jedoch Anfangs Anklang zu finden. Erst nach langen Verhandlungen verständigte sich Preussen mit der holländischen Regierung über den Abschluss eines Schifffahrtsvertrages, aber einem Handelsvertrage standen grosse Schwierigkeiten entgegen. Die Holländer erstrebten besonders die Herabsetzung des Vereinszolles auf Zucker, dessen Höhe damals 11 Thlr. betrug, ferner eine Ermässigung der Vereinszölle auf Kaffee, Tabak, Specereiwaaren, Reis, Thee, Häringe, und boten dafür einen Nachlass niederländischer Eingangszölle auf Getreide, irdene Waaren, Eisenwaaren, Manufactur- und Modewaaren u. s. w. Der am 21. Januar abgeschlossene und am 2. April 1839 ratificirte Vertrag enthielt Bestimmungen über die Zulassung verschiedener Waaren auf Schiffen der Vereinsstaaten seewärts und stromwärts in den Niederlanden, die Zusicherung, die Boden- und Industrieerzeugnisse des Zollvereines in den niederländischen Colonien auf dem Fusse der meistbegünstigten europäischen Nation zu handlen, endlich das Zugeständniss der Theilnehmer der vereinsländischen Schifffahrt an den in den niederländischen Rheinschifffahrtsabgaben eingetretenen Erleichterungen und Befreiungen. Dagegen gewährte der Zollverein eine Herabsetzung der Tarifsätze für Butter, Käse, Ochsen, Stiere und Jungvieh, ferner für niederländischen Stangenzucker bis zur Hälfte, für raffinirten Zucker von 11 auf 10 Thlr., für Reis auf 2 Thlr., endlich eine Verpflichtung der Vereinsstaaten, die bestehenden Zollsätze für Kaffee, Tabak, Gewürze, Thee u. dgl. nicht zu erhöhen. Schon während der Verhandlungen hatten sich die preussischen Zuckerfabrikanten gegen den Vertragsabschluss ausgesprochen und als die einzelnen Bestimmungen in die Oeffentlichkeit drangen, wurden dieselben energisch mit dem Hinweise bekämpft, dass die vereinsländische Zuckerindustrie in volle Abhängigkeit von Holland gerathe. Auch von Seite der Hansestädte wurden Klagen und Vorstellungen laut, die der Begründung nicht entbehrten, und nachdem sich herausgestellt hatte, dass der Verbrauch an Erzeugnissen des Zollvereines in Holland und dessen Colonien ein geringer sei, wurde in Folge einer aus königlich preussischer Initiative ergangenen Cabinetsordre der Vertrag mit Holland gekündigt.

Die ersten Versuche Preussens, den Verkehr mit England zu erleichtern, reichen in das Jahr 1818, indem von der englischen Regierung eine Ermässigung der hohen Verbrauchszölle,

welche England im Interesse der heimischen Bodenproduction aufrecht erhielt, und die Aufhebung einzelner Bestimmungen der sogenannten Navigationsacte gefordert wurde. Die Antwort der englischen Regierung lautete ablehnend. Die Aufhebung des alten, in England sehr beliebten Principes zu Gunsten Preussens, hiess es in einer Note des Grafen Bathurst vom 22. September 1818, ohne Erlangung anderweitiger Vortheile für England würde ein blosses Geschenk ohne Gegenleistung sein. England verlangte daher Gegenconcessionen für die Beseitigung eines alten Systemes. Es scheint, dass man in den preussischen Kreisen längere Zeit nach einer Handhabe suchte, um von England eine Milderung seiner Schifffahrtspolitik zu erzielen: erst im Jahre 1822 „schuf man sich ein Unterhandlungsmittel", wie der treffende Ausdruck Wurms lautet. Durch die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 wurde die Küstenschifffahrt ausschliesslich den inländischen Seeschiffen vorbehalten, eine Erhöhung der Hafenabgaben für ausländische beladen ein- und ausgehende Schiffe angeordnet, die Schiffe jener Nationen ausgenommen, welche tractatmässig oder aus anderer Veranlassung die preussischen Schiffe und Ladungen der inländischen, oder doch der am meisten begünstigten Nation gleich behandeln. Man hatte sich in den Kreisen der preussischen Regierung nur schwer entschlossen, zu diesem Mittel zu greifen, allein die ungünstige Lage der preussischen Rhederei forderte dringend Abhilfe. Die englische Regierung säumte nicht Klagen zu erheben, wurde aber darauf hingewiesen, dass man preussischerseits nur das Beispiel Grossbritanniens nachgeahmt habe und noch weiter zu gehen gesonnen sei. Gerechte Beschützung der eigenen Schifffahrt sei der Zweck der Maassregel. Die englischen Minister liessen sich in Folge dieser Maassnahmen vom Parlament die Ermächtigung ertheilen, fremde Schiffe, welche solche Waaren, deren Einfuhr ihnen gesetzlich zusteht, nach England oder den britischen Besitzungen, Ostindien ausgenommen, bringen, in Bezug auf die Abgabe von Schiffen und Waaren, auf gleichen Fuss mit den Nationalschiffen zu setzen, sofern auch die betreffenden fremden Länder britische Schiffe den Nationalschiffen gleichstellen. Der preussisch-englische Vertrag vom 2. April 1824 war die Folge dieses Parlamentsbeschlusses. So winzig auch das Zugeständniss von englischer Seite war, die preussische Schifffahrt erhielt wenigstens für den directen Verkehr einige Erleichterung.

Versuche, im vertragsmässigen Wege weitere Begünstigungen für Getreide und Schiffsbauholz zu erlangen, führten vorläufig zu keinem Resultate, auch liess sich die englische Regierung im Jahre 1834 nach Ablauf des Schifffahrtsvertrages nicht herbei, den von preussischer Seite gemachten Anträgen behufs Milderung einiger Bestimmungen nachzukommen. In den maassgebenden Kreisen Englands gab es damals noch wenige Männer, die wie Dr. Bowring eine Aenderung des englischen Handelssystemes als nothwendig ansahen, der schon in seinem bekannten Berichte über den Zollverein vom Jahre 1839 es als die weiseste, wenn auch gewagteste Gesetzgebung bezeichnete, die eigenen Tarife liberaler zu gestalten. Der österreichisch-englische Schifffahrtsvertrag vom Jahre 1838, welcher festsetzte, dass österreichische Schiffe aus türkischen Häfen kommend in England ebenso behandelt werden sollten, als kämen sie aus österreichischen Häfen, gab den äusseren Anlass zu dem preussisch-englischen Vertrage vom 2. März 1841, der den preussischen Schiffen die Befugniss ertheilte auch Artikel nicht zollvereinsländischen Ursprungs aus den Mündungen eines jeden zwischen der Elbe und Maass liegenden Flusses nach England und aus denselben Häfen alle Zollvereinsproducte nach den britischen Colonien einzuführen. Der Vertrag blieb bis zum Jahre 1848 in Kraft, nachdem er im März 1847 im Einverständnisse mit den Vereinsregierungen gekündigt worden war.

In die zweite Vereinsperiode fällt der Handelsvertrag mit Belgien. Bereits im Jahre 1831 wurde der Abschluss eines Tractats von belgischer Seite angeregt, ohne damals und einige Jahre später in Berlin Berücksichtigung zu finden. Erst seit 1834 kam die Verhandlung wieder in Fluss, nachdem die Luxemburger Territorialverhältnisse durch das Londoner Protokoll vom 9. April 1835 geordnet waren. Um den bisherigen Verkehr des Luxemburger Gebiets mit dem holländischen Antheile aufrecht zu erhalten, gewährte das Gesetz vom 6. Juni 1839 für die wichtigsten Verkehrsgegenstände zwischen beiden Luxemburg Zollerleichterungen, welche selbst aufrecht erhalten wurden, nachdem das niederländische Luxemburg dem Zollvereine sich angeschlossen hatte. Für die fernere Belassung forderte Belgien jedoch eine Ermässigung des Vereinstarifes auf Eisen und Leinengarn, Aufhebung des Ausgangszolles auf Wolle, wofür es die eigenen Eingangszölle

auf Seidenwaaren und Wein herabsetzen wollte. Belgien hatte durch Gesetze vom 26. Juli 1841 und 25. Februar 1842 den Zoll auf preussisches Leinengarn und grobe Leinwand erhöht, und durch die Uebereinkunft mit Frankreich vom 16. Juli 1842 sich verpflichtet, die gleichen, einige Wochen vorher auf das doppelte erhöhten Eingangszölle auf Leinengarn und Leinenwaaren wie Frankreich einzuführen, wogegen Frankreich die bisherigen Zölle an der Grenze gegen Belgien beibehielt. Der Zollverein schritt zu Retorsionsmaassregeln gegen Frankreich und bedrohte Belgien, die Eisenzölle zu erhöhen. Die belgische Regierung entschloss sich, die an Frankreich bewilligte Begünstigung für Wein und Seidenwaaren auf die gleichen Artikel aus dem Zollverein auszudehnen, wofür eine Transiterleichterung auf der Köln-Aachner Bahn zugestanden wurde. Die beiderseitigen Zugeständnisse waren jedoch blos provisorische, und sollten durch eine Uebereinkunft für die Dauer fixirt werden. Die Verhandlungen rückten jedoch sehr langsam vor, da die Forderungen Belgiens bedeutend waren. Da Belgien die Begünstigung für Wein- und Seidenwaaren nicht erneuerte, die Widererstattung des Scheldezolles für preussische Schiffe aufhob, ergriff der Zollverein Repressalien durch Erhöhung des Eisenzolles gegen Belgien. Nachdem die französisch-belgische Handelseinigung gescheitert war, suchte die belgische Regierung ein Uebereinkommen mit Deutschland abzuschliessen. Am 1. September 1844 wurde dasselbe in Brüssel unterzeichnet. Belgien erhielt einen Differentialzoll für Eisen mittelst einer Zollermässigung von 50%, Verminderung des Ausfuhrzolles für die nach Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte und desgleichen für die Einfuhr von Käse belgischen Ursprungs, wofür Belgien für einige Waaren des Zollvereines Zollbegünstigungen gewährte, so für Wein, Seidenwaaren, Nürnberger Waaren, Leinengarn, und die bisherigen Begünstigungen für Luxemburg beibehielt. Die Vertragsdauer wurde auf sechs Jahre vom 1. Januar 1845 an festgesetzt.

Die weiteren in diese Epoche fallenden Handelsverträge wurden mit Griechenland 1839, mit der Türkei 1840, mit Portugal 1844, endlich mit Sardinien 1845 abgeschlossen[1]).

[1]) Ueber die Vertragspolitik des Zollvereines: „Die Aufgabe der Hansestädte“ S. 197 ff.

10. Das Revolutionsjahr 1848, welches in politischer Beziehung so wenig greifbare Ergebnisse geliefert, wirkte in den Fragen der Handelseinigung vielfach anregend. In der 38. Sitzung des Frankfurter Parlamentes am 14. Juli 1848 begründete Eisenstuck aus Chemnitz einen Antrag, das deutsche Zollwesen betreffend. Der von ihm vorgeschlagene Tarif schlug für einige Rohstoffe, Baumwolle, Flachs, Hanf, Seide, Kaffee und Reis niedrige Zölle, dagegen bedeutend hohe Eingangszölle für eine Reihe von Fabrikaten vor. Ausserdem sollte für die meisten baumwollenen, wollenen, leinenen, seidenen und gemischt gewebten Zeuge und für gefärbte Garne eine Ausfuhrprämie vergütet werden. Die Eingangsabgaben sollten in die deutsche Bundescasse fliessen. Der Antragssteller und seine Genossen, unter denen Moritz Mohl, wiesen auf den Nothstand in Würtemberg, Schlesien, Sachsen, im Rheinlande und Wupperthale hin, und forderten Berichterstattung binnen vierzehn Tagen. Die Tendenz des Antrages war eine entschieden schutzzöllnerische und wurde auch von Hermann aus München, Simson aus Königsberg, Franke aus Schleswig und Rönne aus Berlin bekämpft. Vierzig Abgeordnete, zumeist aus dem Norden Deutschlands, traten zusammen, und überreichten am 29. November einen vollständigen Tarifvorschlag, welcher die Einführung eines Systemes mässiger Finanzzölle bezweckte [1]).

[1]) Entwurf zu einem Zolltarif für das vereinigte Deutschland. Frankfurt 1848. Die deutsche Nationalversammlung beschäftigte sich auch mit einer allgemeinen deutschen Gewerbeordnung und mit einem deutschen Heimathsgesetze. Schon am 2. December 1848 wurde der Entwurf des letzteren und am 26. Februar 1849 jener der Gewerbeordnung der Reichsversammlung vorgelegt. Beide Entwürfe beruhten auf den Grundsätzen der Gewerbefreiheit und Freizügigkeit. Leider erhoben sich in allen Gegenden, wo die Zünfte sich bisher erhalten hatten, die Mitglieder derselben gegen die Gewerbefreiheit, deren vernichtende Wirkungen sie in ihren Bittschriften mit grellen Farben schilderten, während aus Rheinbaiern und Rheinpreussen, wo die Gewerbefreiheit, auch nach Abschüttelung der Franzosenherrschaft, fortbestand, gegen jede Beeinträchtigung der wirthschaftlichen Freiheit in agricoler oder industrieller Beziehung Protest erhoben wurde. Die tollsten Wünsche und Anschauungen wurden laut und deckten in krasser Weise die mangelhafte Bildung, welche in weiten Kreisen herrschte, auf. Der Schneidercongress, der am 28. Juli 1848 in Frankfurt am Main tagte, forderte ein Reichsgesetz, welches die Frauenarbeit beschränke, die Einfuhr fertiger Kleider verbiete und die Kleidermagazine aufhebe. Der Handwerkercongress heischte eine Gewerbeordnung, welche eine Wiederbelebung längst erstorbener Zustände zur Folge gehabt hätte.

11. Die Frage über die Stellung Oesterreichs zum Zollvereine beschäftigte die maassgebenden Wiener Kreise Jahrzehnte lang [1]. Bald nach der Annäherung, welche zwischen Preussen-Hessen einerseits und Baiern-Würtemberg andererseits stattfand, drängte Metternich die Hofkammer, die nunmehr einzuschlagende Handelspolitik in reifliche Erwägung zu ziehen, und die Nothwendigkeit, sich schlüssig zu machen, trat schon aus dem Grunde hervor, da die sächsische Regierung in Wien Schritte gethan hatte, um einige Handelserleichterungen zu erlangen, um dadurch vielleicht dem fast unvermeidlichen Anschluss an die neue Handelseinigung zu entgehen. Der Hofkammer schien es nicht nöthig, an dem Handelssystem Oesterreichs irgend etwas zu ändern; sie machte den Staatskanzler aufmerksam, dass durch das neue Transitgesetz Alles geschehen, was möglich sei. Als sodann die Kunde von eingeleiteten Verhandlungen zwischen Sachsen und Preussen nach Wien kam, wendete sich Metternich an den Kaiser, um eine Tarifrevision zu erzielen; gleichzeitig sollte Sachsen verständigt werden, damit es sich nicht mittlerweile an den Zollverein anschliesse. In der That erging eine Aufforderung von Seite des Monarchen an die Hofkammer; Berichte von den Länderchefs wurden in üblicher Weise eingeholt, in einigen Ländern die Gewerbetreibenden einvernommen. Die Voten jener zeigten klar, dass man sich in den Kreisen der Verwaltung mit wirthschaftlichen Fragen bisher wenig beschäftigt hatte; die Antwort der Industriellen lautete kurz und bündig: Aufrechterhaltung des Prohibitivsystemes. Die Hofkammer sah keinen Grund, dem Drängen Metternich's zu entsprechen: immer und immer wies sie auf das Transitgesetz hin, und befürwortete in Frankfurt Schritte zu thun, dass in allen deutschen Staaten die Durchfuhr frei-

[1] Der Gedanke über einen Eintritt Oesterreichs in den Zollverein wurde schon seit Jahrzehnten auch von Seite der deutschen Publicistik erörtert. Eine Vereinigung der österreichischen Länder, bemerkt Nebenius schon 1835 in seinem bekannten Buch über den deutschen Zollverein, mit dem Vereinsgebiete, würde den schönsten und bevölkertesten aller Märkte bilden, welcher noch je eine Zolllinie umschlossen hat, und er findet, dass keine unbesiegbaren Schwierigkeiten einer Vereinigung entgegen stehen, wobei er allerdings blos die damals zum deutschen Bunde gehörigen Gebiete ins Auge fasste, da Ungarn durch eine Zolllinie von dem übrigen Oesterreich getrennt war, und zugleich auf die Vortheile hinwies, die dadurch für den deutschen Verkehr mit dem Oriente erwachsen könnten.

gegeben werden möge. Mit dieser kleinlichen Maassregel wähnte sie allen Forderungen Genüge geleistet zu haben. Da dem Staatskanzler die Hände gebunden waren, ein Umschwung in der österreichischen Handelspolitik nicht zu erwarten stand, bemühte er sich auf diplomatischem Wege, die Bildung des Zollvereines thunlichst zu erschweren. An fast allen Höfen waren seine Vertreter thätig; er selbst redete manchem Diplomaten ins Gewissen, leider ohne Erfolg. Der Kaiser theilte ganz den Standpunkt der Hofkammer, höchstens zu einigen Zugeständnissen bezüglich des Durchfuhrverkehres zeigte er sich geneigt [1]).

Die Versuche Metternich's, auf diplomatischem Wege in der Handelsfrage einen Schritt vorwärts zu thun, wurden ohne Mitwirkung, ja selbst ohne Zustimmung der Hofkammer unternommen. In Töplitz fanden zwischen Metternich, Kolowrát und dem preussischen Minister Alvensleben Besprechungen statt, und dieser willigte ein, dass ein Finanzbeamter sich nach Wien begeben solle, um zu erkunden, wie eine Annäherung zwischen Preussen und Oesterreich in Handelssachen zu bewerkstelligen sei. Der preussische geheime Oberfinanzrath Kühne, welchem der Oberbürgermeister Franke von Magdeburg beigegeben war, wurde zu dem Zwecke nach Wien gesendet. Die Besprechungen ergaben jedoch das Resultat, dass ein Handelsvertrag ohne bedeutende Modification des österreichischen Zollsystemes nicht möglich sei. Man beschränkte sich in Wien auf den Wunsch zum Abschlusse einer Zollcontrole, worauf jedoch die preussische Regierung nicht eingehen wollte, weil dieses zumeist Oesterreich zum Vortheil gereichen würde und man als Gegengabe einen Handelsvertrag forderte [2]).

Nach der Erneuerung des Zollvereines im Jahre 1841 war es Metternich klar, dass entweder der Abschluss eines Handelsvertrages, oder eine vollständige Zolleinigung mit dem Zollvereine angestrebt werden müsste; in jedem Falle musste zunächst eine Aenderung des bisher befolgten handelspolitischen Systemes in Angriff genommen werden. Allein alle Versuche in dieser Be-

[1]) Vgl. meine „Geschichte der österreichischen Finanzen im XIX. Jahrhundert“ S. 175 ff.

[2]) Die Besprechung in Töplitz entnehme ich aus einer handschriftlichen Depesche Trautmannsdorf's, österreichischen Gesandten in Berlin, vom 7. März 1836.

ziehung scheiterten, da man die Zustimmung des Monarchen zu weitgehenden Reformen nicht erlangen konnte. Es ist vielfach behauptet worden, dass die Rücksicht auf Ungarn ein Hemmschuh für die Metternichischen Bestrebungen war. Diese Ansicht ist ganz unrichtig; die Stimmung der ungarischen Hofkammer war einer gänzlichen Aenderung des Handelssystemes nicht ungünstig; die Zustimmung für das Fallenlassen der ungarischen Zollschranken hätte von Seite der ungarischen Legislative erlangt werden können. Allerdings war das Tabakmonopol eine Schwierigkeit, der jedoch leicht hätte begegnet werden können.

So ruhten alle Reformpläne bis nach der Niederwerfung der ungarischen Bewegung.

Am 26. October 1849 eröffnete die Wiener Zeitung eine Reihe von Artikeln über die österreichisch-deutsche Zoll- und Handelseinigung, deren Wirkung eine gewaltige war. Zunächst sollte bis zur wirklichen Zolleinigung ein Handelsvertrag abgeschlossen und eine allmälige Annäherung der beiderseitigen Zollsysteme bewerkstelligt werden. Einige Monate später, am 30. December 1849, formulirte die österreichische Regierung in einer Denkschrift, welche der Bundescommission in Frankfurt überreicht wurde, die Vorschläge. Eine sofort einzuberufende Zollcommission sollte über das Minimum der gegenseitigen Zugeständnisse verhandeln. Die Dauer des Ueberganges zur völligen Zoll- und Handelseinigung sei auf wenige Jahre zu beschränken. Als Ziel wurde hingestellt: Allseitige unmittelbare Reform des Zollwesens in Oesterreich und Deutschland im Sinne eines nationalen Schutzzollsystemes, um den Abschluss der Zolleinigung zwischen Deutschland und Oesterreich zu erleichtern und herbeizuführen. Eine Zollconferenz sollte sich mit der Lösung dieser Aufgabe befassen.

Der Gedanke war ein grosser. Nicht um den Anschluss Oesterreichs an den deutschen Zollverein handelte es sich, sondern um eine Handelseinigung Gesammtösterreichs und Gesammtdeutschlands, also auch um Heranziehung jener deutschen Gebiete, die ausserhalb des Zollvereines standen. Das Project fand jedoch vielfachen Widerspruch. Die preussische Regierung sprach sich in ihren Organen dagegen aus, in den Hansestädten war man demselben nicht freundlich gesinnt, selbst in Süddeutschland

liessen sich einige Stimmen dagegen vernehmen. Besonders die freihändlerische Richtung in Deutschland bekämpfte dasselbe als der wirthschaftlichen Entwickelung nachtheilig. Eine Denkschrift des Ministers Bruck vom 30. Mai 1850 suchte zum Theil diese Bedenken zu widerlegen und die einzelnen Bestimmungen zur Durchführung der Zolleinigung vorzuschlagen. Das Zollwesen sollte zur Bundessache werden, die Aufnahme benachbarter Staaten in den Verband nicht ausgeschlossen sein. Im Innern der gemeinsamen Zolllinie würde der Verkehr frei sein, einige Beschränkungen ausgenommen, die sich wegen der bestehenden Verbrauchssteuern oder Finanzmonopole als nothwendig herausstellen. Die Leitung der Zoll- und Handelsverhältnisse, sowie die Oberaufsicht über die Verkehrsanstalten würde der Bundesgewalt zustehen, welcher ein Bundesrath für Handel und Schifffahrt zur Seite stehen sollte.

Es ist schon bei der Veröffentlichung dieses Planes erkannt worden, dass demselben nicht blos wirthschaftliche Tendenzen innewohnen, sondern dass Oesterreich durch eine Zolleinigung die verlorene hervorragende Stellung wieder erlangen und Preussen in den Hintergrund drängen wolle. Die Berathungen in Frankfurt am Main im Schoosse der Nationalversammlung hatten deutlich gezeigt, dass man in vielen Theilen Deutschlands auf Preussen blickte und einen politischen Verband mit Ausschluss Oesterreichs anstrebte. War auch Bruck der geistige Schöpfer des Planes, der Minister des Auswärtigen lieh ihm seine volle Unterstützung und identificirte sich mit dem Gedanken des Handelsamtes. Man hat gesagt, die Schwäche des ganzen Planes lag in seiner Grossartigkeit; eine Auffassung, die kaum als zutreffend bezeichnet werden kann; sie lag vielmehr in dem Mangel an Vertrauen auf Oesterreich. Die Schwäche des Kaiserstaates trat in Folge der revolutionären Wirren offenbar zu Tage. Die wirthschaftlichen Verhältnisse desselben waren zerrüttet; die Papiergeldwirthschaft hatte abermals ihren Einzug in Oesterreich gehalten; endlich widersprachen auch die schutzzöllnerischen Tendenzen der in vielen Kreisen Deutschlands herrschenden Auffassung über die einzuschlagende handelspolitische Richtung. Eine ganz andere Gestaltung würden die Dinge gewonnen haben, wenn nicht Rückkehr zum Absolutismus das Ziel gewesen wäre, auf welches man lossteuerte, wenn es mit Hilfe einer Vertretung gelungen wäre,

die Finanzcalamität zu bekämpfen, und ein entschiedener Bruch mit dem Schutzsystem möglich gewesen wäre.

Preussen erkannte allsogleich die grosse Gefahr, welche seiner allmälig erworbenen Stellung drohte. Die Berliner Regierung trat auch nicht direct dem österreichischen Plane entgegen, sondern erhob nur Bedenken gegen die formelle Behandlung, nämlich gegen die Verweisung an die neu gebildete Bundes-Centralcommission, schlug dagegen den Weg einer Verständigung zwischen Oesterreich, dem Zollverein, dem Steuerverein und den andern deutschen Staaten vor, und erklärte die Bereitwilligkeit, über den freien Austausch von Roherzeugnissen, freie Durchfuhr, Erleichterung der Grenzbewachung, Regelung der Flussschifffahrt u. s. w. mit Oesterreich in Verhandlung zu treten. Eine förmliche Zolleinigung wurde jedoch für unausführbar erklärt [1]). Wie wenig Preussen geneigt war, auf die österreichischen Vorschläge einzugehen, ging auch bei Eröffnung der am 7. Juli 1850 zu Kassel eröffneten Generalconferenz des Zollvereines hervor, indem einige Vorlagen den österreichischen Anträgen geradezu widersprachen, diese sogar mit keinem Worte erwähnt wurden. Am 21. Juli 1850 wendete sich die österreichische Regierung mit der directen Aufforderung nach Berlin zu einem aufrichtigen Eingehen auf die österreichischen Vorschläge; entweder sollte unmittelbar eine allgemeine deutsche Zollconferenz zu diesem Behufe einberufen oder Preussen, Sachsen und Baiern von den übrigen Zollvereinsregierungen ermächtigt werden, mit Oesterreich in Verhandlung zu treten.

Indessen hatte Baiern am Eröffnungstage der Generalconferenz zu Kassel den Gegenstand der Zolleinigung mit Oesterreich zur Sprache gebracht. Die sächsische Regierung weigerte sich auf die auf der Tagesordnung stehenden Tariffragen einzugehen, weil dadurch der Anschluss der Nachbarstaaten erschwert wurde, liess jedoch später seinen Widerspruch fallen, jedoch unter der Voraussetzung, dass noch während der Conferenz über die Anschlussfrage Beschluss gefasst würde. Während auf der Generalconferenz bezüglich einiger Tarifpositionen eine Einigung nicht erzielt werden konnte, verständigte man sich über die brennende Frage des Tages dahin, dass Preussen, Baiern und Sachsen

[1]) Vgl. Dietrici „Statistische Uebersicht“ fünfte Fortsetzung, S. 33.

ermächtigt sein sollten, als Grenzstaaten Verhandlungen mit Oesterreich zu führen. Wahrscheinlich hatte Preussen eingewilligt, weil es mit Hilfe der Erfurter Vereinsbestrebungen hoffte, das ganze Project zum Scheitern zu bringen. Der Versuch zur Bildung eines kleindeutschen Staates ging indess in die Brüche; Preussen willigte in die Ministerconferenzen zu Dresden, und eine selbstständige Commission für Handel und Verkehr wurde gebildet, welche den Beschluss fasste, Sachverständige herbeizuziehen, um über die Mittel zu möglichst baldiger Herbeiführung einer allgemeinen deutschen Zoll- und Handelseinigung zu berathen. Dass diese nicht allsogleich bewerkstelligt werden könne, erkannten selbst Baiern und Sachsen an, indem sie einen Handelsvertrag auf breiter Grundlage, mit allmäliger Erweiterung bis zur völligen Verschmelzung der beiden Zollgebiete in Antrag brachten, womit sich auch die österreichische Regierung einverstanden erklärte.

Oesterreich trat nun mit den Zollvereinsstaaten in directe Unterhandlung. Es erbot sich einen Handelsvertrag vom 1. Januar 1854 an abzuschliessen, wobei jedoch die Bestimmung Aufnahme finden sollte, dass alle Tarifänderungen von der gegenseitigen Zustimmung der abschliessenden Theile abhängig gemacht werden; eine vollständige Zolleinigung sollte mit dem Jahre 1859 eintreten. Hierauf konnte und wollte Preussen nicht eingehen. Um sich gegen jede Eventualität sicher zu stellen, knüpfte es Unterhandlungen mit Hannover an. Kamen diese zu einem Ergebnisse, so konnte selbst der Auflösung des Zollvereines mit Ruhe entgegen gesehen werden, da wenigstens die Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Provinzen hergestellt wurde. Wie schon erzählt worden ist, bildeten Hannover, Braunschweig und Oldenburg 1834 den sogenannten Steuerverein. Um dem Schmuggel, der von den an Preussen grenzenden Gebieten mit ausserordentlicher Lebhaftigkeit betrieben wurde, die Spitze abzubrechen, beantragte die Berliner Regierung den Abschluss eines Zollcartels, worauf jedoch Hannover Anfangs ablehnend antwortete, „indem es unthunlich sei, den Schleichhandel den eigenen Unterthanen dem Auslande gegenüber zu verbieten und zu bestrafen“, und erst im Jahre 1837 gelang es nach Ueberwindung mannigfacher Schwierigkeiten einen Vertrag zwischen dem Zollvereine und dem Steuervereine abzuschliessen, wodurch einerseits ein Zollcartel, andererseits eine Abrundung der Zollgrenzen stipulirt wurden. Nach dem

Austritte Braunschweigs aus dem Steuerverein, verlor dieser jede Bedeutung, und schon damals zeigte die hannöverische Regierung sich scheinbar geneigt, wegen eines Anschlusses an den Zollverein in Verhandlung zu treten, verlangte jedoch Herabsetzung der Eingangszölle auf Tabak, Wein- und Colonialwaaren, ferner zwei Präcipua für sich, eines wegen des Transits, das andere bei Vertheilung der Zolleinkünfte. Es wurde jedoch nach längeren Verhandlungen eine Verständigung nicht erzielt, ja die verschiedenen betheiligten Regierungen, Preussen, Braunschweig und Hannover, geriethen mit einander in eine öffentliche Fehde, die in verschiedenen Streitschriften mit grosser Erbitterung geführt wurde. Erst 1845 wurde vertragsmässig ein modus vivendi zu Stande gebracht und nach Beseitigung einiger Anstände, die von Baiern und Würtemberg erhoben wurden, der Vertrag am 3. September 1846 ratificirt[1]).

In Folge der österreichischen Bestrebungen erlangten Hannover und Oldenburg eine besondere Wichtigkeit für Preussen. Am 27. Juli 1851 ging eine vertrauliche Eröffnung nach Hannover, dass Preussen Verhandlungen über den Eintritt des Steuervereines in den Zollverein anzuknüpfen wünsche. Die in Folge dessen eingeleiteten Verhandlungen führten schon am 16. August zu einem vorläufigen Abschlusse, da Preussen von der grossen Wichtigkeit der Sache durchdrungen über alle finanziellen Bedenken hinwegsah; am 7. September erfolgte zu Berlin die Unterzeichnung des Vertrages. Hannover verpflichtete sich vom 1. Januar 1854 in einen gemeinschaftlichen Zollverband mit Preussen und den mit Preussen zollvereinten Staaten zu treten, die preussische Branntweinsteuer anzunehmen, wogegen ihm wichtige Zugeständnisse theils bezüglich einiger Einfuhrtarifsätze, theils bei Vertheilung der Zolleinkünfte gemacht wurden.

Die grosse Tragweite des Vertrages liess sich nicht verkennen. Selbst abgesehen von der Befriedigung specieller Interessen Preussens und Hannovers, war eine Ausdehnung des Zollvereines in Sicht, die für die wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands folgenreich zu werden versprach[2]). Als Preussen

[1]) Ueber diese Verwickelungen Weber a. a. O. 273 f.

[2]) Vgl. Deutsche Vierteljahresschrift 1852, Heft I. „Der Handelsvertrag zwischen Preussen und Hannover"; Asher „Der Handelsvertrag zwischen Preussen und Hannover" Hamburg 1862.

unmittelbar nach dem Abschlusse die Zollvereinsregierungen von dem Inhalte des Vertrages in Kenntniss setzte, waren es zum Theile die einzelnen Bestimmungen desselben, mehr jedoch die Art und Weise, wie derselbe zu Stande gekommen war, die eine Verstimmung hervorriefen. Das Ereigniss kam unerwartet; die Verhandlungen waren im tiefsten Geheimnisse geführt worden und Niemand hatte bisher die geringste Kunde davon erhalten. Die Annahme des Vertrages von Seite der zollvereinten Regierungen wurde von Preussen zur Bedingung des weiteren Fortbestandes des Vereines gemacht, und in Wien sah man in den Abmachungen eine gegen Oesterreich gerichtete Spitze. Von Seite einiger Regierungen wurde gegen die Annahme des Vertrages eine lebhafte Agitation eingeleitet. In Sachsen entwickelte Beust eine geschäftige Thätigkeit und begann damit seine Bestrebungen zur Bekämpfung Preussens; in Baiern gesellte sich ihm von der Pfordten zu, in Baden und Würtemberg war man dem Vertrage gleichfalls nicht geneigt. Diese gegnerischen Stimmen wurden von Oesterreich unterstützt, welches durch Hock auf eine gemeinsame Verständigung hinarbeitete. Die Regierungen von Baiern, Sachsen und Würtemberg wurden aufgefordert, bei Preussen den Abschluss eines Handelsvertrages mit Oesterreich als Vorbedingung zur Erneuerung des Zollvereines in Antrag zu bringen, jedoch sollte dieser Vertrag auch die Grundzüge für die definitive Zolleinigung enthalten. Für den Fall als Preussen darauf nicht eingehen sollte, wurde eine Handelseinigung mit den süddeutschen Staaten in Aussicht genommen und zu diesem Behufe Verhandlungen in Wien in Vorschlag gebracht. Baiern und Sachsen erklärten ihre Zustimmung, Würtemberg schloss sich ihnen an.

Preussen sah sich zu einer formellen Kündigung der Zollvereinsverträge genöthigt, sprach jedoch in der Note die Hoffnung aus, dass es dem einmüthigen Zusammenwirken der Regierungen gelingen werde, sich über die Fortsetzung des Zollvereines zu verständigen, und lud zu Conferenzen in Berlin ein. Einige Tage später erfolgte eine Einladung von Seite der österreichischen Regierung an sämmtliche deutsche Bundesstaaten zur Eröffnung von Verhandlungen über einen Handelsvertrag und vertrauliche Anträge an Baiern, Sachsen und Würtemberg über eine besondere Verständigung für gewisse Eventualitäten (25. November 1851). Die preussische Regierung lehnte eine Theilnahme an den am

2. Januar zu eröffnenden Verhandlungen ab, erklärte jedoch ihre Bereitwilligkeit nach Reconstruirung des Zollvereines Verabredungen zu pflegen.

In Wien waren Baiern, Sachsen, Hannover, Würtemberg, Baden, die beiden Hessen, Braunschweig, Nassau, Oldenburg, Hessen-Hamburg und die freien Städte vertreten. Von Wichtigkeit waren blos die Behufs eines Specialvertrages gepflogenen Verhandlungen zwischen Oesterreich und Sachsen, Baiern und Würtemberg. Möglich, dass ein derartiges Uebereinkommen zu Stande gebracht worden wäre, wenn man in Wien den Muth gehabt hätte, einer Forderung der Süddeutschen Genüge zu leisten: nämlich die unbedingte Garantie für die Zolleinkünfte, welche diese Staaten bisher erhalten hatten, zu gewähren. Die süddeutschen Regierungen conferirten in Bamberg und Darmstadt, verabredeten gemeinschaftliche Maassnahmen, um der drohenden Präponderanz Preussens zu begegnen, verpflichteten sich nur in dem Falle auf eine Erneuerung der Zollvereinsverträge einzugehen, sofern zwischen Oesterreich und den sämmtlichen Zollvereinsstaaten über das gegenseitige Verhältniss in Zoll- und Handelssachen eine Abmachung zu Stande gekommen sein würde.

Preussen erliess mittlerweile die Einladung zur Zollconferenz, welche in Berlin am 14. April 1852 eröffnet wurde. Die Ursache der Verspätung lag darin, dass der Beitritt Oldenburgs zu dem zwischen Preussen und Hannover abgeschlossenen Uebereinkommen erst am 1. März 1852 erfolgt war. Von Vorneherein stellte sich die Differenz nicht mehr so schneidend heraus, als es seit Monaten den Anschein hatte. Die preussische Regierung wünschte zuerst Erneuerung des Zollvereines und hierauf Verhandlungen mit Oesterreich. Die Darmstädter Coalition sprach den Wunsch aus, die Erweiterung des Zollvereines durch Hinzutritt Hannovers und Oldenburgs, gleichzeitig mit der Frage über das Verhältniss zu Oesterreich in Berathung zu ziehen, und zwar unter Zugrundelegung des in Wien vereinbarten und am 20. April unterzeichneten Zoll- und Handelsvertrages. Da von beiden Seiten an der dargelegten Ansicht festgehalten wurde, und eine Vereinbarung nicht leicht zu erwarten war, erfolgte auf Anregung Preussens am 20. Juli eine Vertagung der Conferenz, die erst am 21. August wieder eröffnet wurde. Mittlerweile hatten sich die Coalitionsregierungen zu Stuttgart geeinigt und gaben bei Wiedereröffnung

der Conferenz eine Collectiverklärung ab, in welcher sie ihre Geneigtheit bekundeten, den Septembervertrag im Wesentlichen anzunehmen, sofern über die commerciellen Verhältnisse zu Oesterreich das nöthige Einverständniss erzielt würde. Preussen zeigte sich geneigt, den in Wien vereinbarten Handelsvertrag nach Form und Inhalt zur Grundlage der Berathungen zu nehmen, aber erst nach Abschluss des Vertrages über Erneuerung und Erweiterung des Zollvereines, und gab ferner zu erkennen, dass die künftige Herbeiführung einer allgemeinen Zolleinigung als leitender Gesichtspunkt festgehalten werden solle. Sehr entschieden forderte es die Erneuerung des Zollvereines auf weitere zwölf Jahre und eine definitive Erklärung der Zollvereinsregierungen bis Mitte September. Hannover, der thüringische Verein, Braunschweig und Oldenburg erklärten ihre Zustimmung zu den Ansichten Preussens.

Die Darmstädter hatten für den 17.—19. September eine Ministerconferenz anberaumt, und da der von Preussen anberaumte Termin vor Einlangung der Rückantwort verstrichen war, erklärte Preussen durch eine Circulardepesche vom 27. September 1852, dass es die Conferenz als abgebrochen betrachte, jedoch bereit sei, mit jeder einzelnen Regierung in Verhandlung zu treten, sofern diese sich der principiellen Auffassung anschliesse, dass die Verhandlungen mit Oesterreich erst nach Abschluss des Vertrages über Erneuerung des Zollvereines zu eröffnen seien.

Die Auflösung des Zollvereines schien unvermeidlich. Die Aufregung in den industriellen und geschäftlichen Kreisen war eine ungeheure, und eine ungemein zahlreiche Flugschriftenliteratur erörterte in eingehender Weise die Folgen der Sprengung des Vereines. Im Süden und Südwesten fielen auch die finanziellen Nachtheile in die Wagschale, denn Baiern und Würtemberg erhielten jährlich nicht unbedeutende Summen aus der Zollcassa. Die Regierungen liessen sich vorläufig in ihrem eingeschlagenen Wege nicht beirren und folgten der von Wien ergangenen Einladung zu weiteren Verhandlungen auf Grundlage des schon bei den ersten Wiener Conferenzen eventuell in Aussicht genommenen Entwurfes über einen zwischen Oesterreich, Modena und Parma einerseits und der Darmstädter Coalition andererseits vom 1. Januar 1854 zu gründenden neuen Zollverein. Während die Berathungen darüber gepflogen wurden, erfolgte eine Annäherung zwischen Oesterreich und Preussen, und man einigte sich zur Eröffnung

von Verhandlungen in Berlin vorläufig ohne Zuziehung anderer Regierungen. Bruck wurde von österreichischer Seite zum Unterhändler ausersehen und nach Berlin gesandt. Rascher als erwartet werden durfte erfolgte eine Verständigung; am 3. Februar 1853 war das Uebereinkommen getroffen, am 17. Februar erfolgte die Unterzeichnung des Vertrages. Auch in Wien hatten sich die dort vertretenen Regierungen geeinigt und waren am 22. Februar zur Unterzeichnung des Vertrages, jedoch mit Zurückdatirung auf den 17. Februar geschritten. Oesterreich hatte bei Unterzeichnung des Vertrages in Berlin die Erklärung abgegeben, dass es nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung denselben abschliesse, dass eine Fortsetzung des Zollvereines zu Stande komme. Die preussische Regierung theilte daher das mit Oesterreich getroffene Uebereinkommen den Zollvereinsstaaten sowie Hannover und Oldenburg mit, und lud zur Fortsetzung der abgebrochenen Verhandlungen über die Erneuerung des Zollvereines ein. Am 12. März begannen die Conferenzen; am 4. April erfolgte die Erneuerung der Zollvereinsverträge und der Zollverein umfasste mit Ausnahme der beiden Mecklenburg, Holstein, Lüneburg und der freien Hansestädte, Lübeck und Hamburg, sowie des mit Oesterreich verbündeten Liechtenstein, alle deutschen Länder, demnach ein Gebiet von 9057 Quadratmeilen mit mehr als 33$^1/_2$ Mill. Einwohner.

Der nächste Zweck des Handelsvertrages, heisst es in dem Eingange des officiellen Textes, ist, zwischen Oesterreich und Preussen den Handel und Verkehr durch ausgedehnte Zollbefreiungen und Zollermässigungen, durch vereinfachte und gleichförmige Zollbehandlung und durch erleichterte Benützung aller Verkehrsanstalten zu fördern, ferner aber die allgemeine deutsche Zolleinigung anzubahnen. Alle Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote sollen beseitigt, Prohibitionen nur in jenen Fällen bestehen, wo sie durch Staatsmonopole, polizeiliche und völkerrechtliche Rücksichten geboten sind. Die contrahirenden Theile sichern sich das Recht des Meistbegünstigten, indem jede, dritten Staaten eingeräumte Zollbegünstigung dem andern Theile einzuräumen ist. Rohe Naturerzeugnisse sollen aus Preussen nach Oesterreich und umgekehrt im Allgemeinen ganz frei, gewerbliche Erzeugnisse gegen ermässigte Zollsätze eingeführt werden. Noch im Jahre 1854 sollten Commissarien zusammentreten, um

sich über weitere entsprechende Verkehrserleichterungen zu verständigen. Herabsetzungen der Zölle, welche der eine Contrahent für gewisse Artikel vornimmt, geben dem andern Contrahenten das Recht, für eben diese Artikel Zwischenzölle einzuführen oder die bestehenden zu erhöhen. Ausfuhrzölle sollten bei dem Uebergange von Waaren aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staates nur für bestimmte Artikel erhoben werden dürfen. Die Durchgangsabgaben werden für die im Zwischenverkehre zollfreien Gegenstände ganz aufgehoben und für Waaren, die aus dem Auslande kommen, auf zehn Kreuzer beschränkt. Nicht minder wichtig als die erwähnten Bestimmungen des Vertrages waren die Artikel über die Behandlung der Waaren, welche dem Begleitscheinverfahren unterliegen, über den Schleichhandel, die Lage der Grenzzollämter, die Stapel- und Umschlagsrechte u. dgl. m. Die Dauer des Vertrages wurde auf zwölf Jahre festgesetzt, demnach bis zum 31. December 1865; im Jahre 1860 sollten jedoch Commissarien zusammenkommen, „die über die Zolleinigung zwischen den beiden contrahirenden Theilen und den ihrem Zollverbande alsdann angehörigen Staaten, oder falls eine solche Einigung noch nicht zu Stande gebracht werden könnte, über weitergehende Verkehrserleichterungen und über möglichste Annäherung und Gleichstellung der beiderseitigen Tarife zu unterhandeln haben“.

Sowohl in Wien als auch in Berlin schrieb man sich in dem diplomatischen Kampfe den Sieg zu. Hier gab man sich der Ueberzeugung hin, dass man die Pläne Oesterreichs auf eine Handelseinigung mit Deutschland für die Dauer gekreuzt habe und schien auch vom ersten Augenblicke an entschlossen, die im Artikel 25 für künftig in Aussicht genommenen Verhandlungen nicht ernsthaft zu nehmen. Hatten auch die Regierungen eine Neigung bekundet, den Zollverein zu sprengen, die lauten Stimmen der Bevölkerung zeigten klar, dass der deutsche Handelsverband bereits tiefe Wurzeln gefasst und als eine bedeutsame Errungenschaft betrachtet wurde. Von der nächsten Zollvereinsperiode erwartete man mit gewissem Rechte eine weitere Befestigung dieser Ansichten und in Folge dessen das unvermeidliche Scheitern etwaiger österreichischer Bestrebungen. Welche Motive in Oesterreich ausschlaggebend waren, um im letzten Augenblicke die mit der Darmstädter Coalition fast abgeschlossene Einigung fallen zu

lassen und sich mit dem Februarvertrage zu begnügen, ist noch nicht vollständig aufgeklärt; was darüber bisher gemuthmaasst worden, gibt die volle Wahrheit nicht wieder. Wohl waren auch finanzielle Erwägungen maassgebend, aber nicht entscheidend. Die Garantie der Zolleinkünfte, welche von der Darmstädter Coalition gefordert wurde, wäre noch zu ertragen gewesen. Auch wähnte man in der That einen grossen Erfolg über Preussen errungen zu haben. Freiherr von Hock fasste in einem Memoire die damals herrschende Auffassung zusammen. Schon in seiner gegenwärtigen Gestalt, legte er dar, sei der Vertrag ein solcher, wie er nirgends zwischen anderen Völkern besteht und wie ihn weder Oesterreich noch der Zollverein mit anderen ihrer Nachbarn abschliessen könnten. Er begründe so ausschliessliche und enge Bande zwischen beiden Zollgebieten, dass in vielen der Zollvereinsstaaten und vielleicht in Preussen selbst mit der Zeit die Nothwendigkeit hervortreten werde, im Falle einer Wahl eher eine Verbindung mit einigen ihrer Vereinsgenossen als die mit Oesterreich aufzugeben. Ein Vertrag dieser Art dränge immer näher zur Zolleinigung hin und sollten auch nach Ablauf seiner Dauer der Einigung politische Antagonisten entgegenstehen, welche jetzt so manche Wünsche und Anträge Oesterreichs verwerfen liessen, so werden diese in denjenigen materiellen Interessen die strictesten Gegner finden, welche jetzt auf Preussens Seite standen. Der Vertrag vom 19. Februar mache ferner das Freihandelssystem für immer unmöglich. Es sei zu hoffen, und dieses wäre der grösste Gewinn, dass Preussen zur Einsicht der völlig veränderten politischen Lage gelangen und nicht ohne und gegen Oesterreich, sondern im Vereine mit demselben zur Beruhigung, Förderung, Stärkung und Einigung Deutschlands mitwirken werde [1]).

Welchen Täuschungen man sich in Wien hingab, wurde man bald inne. Ende 1853 begannen zu Berlin den Bestimmungen des

[1]) Das Memoire von mir zuerst in der „Presse" veröffentlicht, 1876 Nr. 263. Einige Jahre später urtheilte Hock allerdings anders über den Vertrag. In den von ihm in der „Oesterreichischen Revue" 1864 veröffentlichten Artikeln: „Die Verhandlungen über ein österreichisch-deutsches Zollbündniss" heisst es: „Der Februarvertrag war nur ein Waffenstillstand und dazu ein nicht vortheilhafter, der keinen Schlüssel der Position Oesterreich überlieferte". Bd. III, S. 42. Die ziemlich reichhaltige Literatur über die Krisis bei Weber a. a. O. S. 326.

Vertrages gemäss die Verhandlungen über die zum Vollzug desselben erforderlichen Maassnahmen zwischen einem Commissär Oesterreichs und den Delegirten Preussens, Sachsens und Baierns. Den Wünschen Oesterreichs über eine ausdehnende Anwendung der Vertragsbestimmungen wurde mit Rücksicht darauf, dass ohnehin für das Jahr 1854 weitere Verhandlungen über gegenseitige Verkehrserleichterungen eintreten sollten, nicht willfahrt, und dass diese nicht in grossem Umfang würden vorgenommen werden, konnte man aus den beschränkenden Auslegungen, welche den einzelnen Bestimmungen des Vertrages in dem am 20. Februar 1854 aufgenommenen Protokolle zu Theil wurde, klar ersehen [1]).

Die Verhandlungen über eine Weiterbildung des Zollvereinsvertrages mit Oesterreich kamen im Jahre 1854 nicht zu Stande. Preussen wünschte dieselben auf ein Jahr zu vertagen (6. Juli 1854), da eine Generalconferenz der Zollvereinsstaaten bevorstehe, welche erst die Vorlagen zu berathen und die im Namen des Zollvereines zu verhandelnden Staaten bestimmen würde. Oesterreich ging hierauf ein, und man bestimmte für den Beginn der Verhandlungen September 1855. Auch diese Frist wurde nicht eingehalten und erst am 24. Juli 1856 wurde die österreichische Regierung von Seite Preussens benachrichtigt, dass es mit Baiern und Sachsen von der Zollconferenz zu Verhandlungen mit Oesterreich bestimmt sei. Die österreichischen für die Vereinbarung ausgearbeiteten Anträge wurden von Seite des Zollvereines in der Zollconferenz im März 1857 berathen, und nachdem Preussen Ende Mai 1857 sich zu Eröffnung der Verhandlungen bereit erklärt hatte, erging von dem kaiserlichen Cabinet die Einladung, in der ersten Hälfte December in Wien eintreffen zu wollen.

Man durfte nun einen raschen Verlauf der Angelegenheit um so mehr erhoffen, als man genugsam Zeit gehabt hatte, in den Vorberathungen alle Eventualitäten zu erwägen und andererseits die wohlthätigen Wirkungen eines erleichterten Verkehres zwischen dem Zollvereine und Oesterreich nicht zu verkennen waren. Die Hoffnungen wurden getäuscht. Die Sitzungen wurden erst am 6. Januar 1858 eröffnet, und bald zeigte es sich, dass man auf die Propositionen Oesterreichs einzugehen nicht gewillt

[1]) Hock „Oesterreichische Revue" 1864. 3. Bd., S. 46.

war. Man lehnte den Antrag auf Errichtung von Zollstätten des einen Zollgebietes an den Hauptverkehrsorten des anderen ab, hauptsächlich deshalb, weil für jene Orte allzugrosse Privilegien geschaffen würden; ebensowenig nahm man den österreichischen Vorschlag auf Abschaffung der Durchfuhrzölle für den gegenseitigen Verkehr an. Das Anerbieten zur gänzlichen Abschaffung aller Durchfuhrzölle wurde von Seite des preussischen Bevollmächtigten mit der Erklärung zurückgewiesen, der Zollverein müsste ein zu grosses Geldopfer bringen. Auch über andere Punkte, welche zur Sprache kamen, einigte man sich nicht und die Verhandlungen wurden am 10. April mit der fünfundzwanzigsten Sitzung geschlossen. Oesterreich war bereit, allen billigen Anforderungen Genüge zu leisten, fand aber für seine Wünsche und Gegenforderungen kein bereitwilliges Entgegenkommen. Indess waren für den Juni abermalige Verhandlungen in Aussicht genommen, nachdem die Vereinsregierungen über die Ergebnisse der bisherigen eine Conferenz gehalten haben würden.

Eine österreichische Denkschrift an die Zollvereinsregierungen vom 24. Mai bewies klar und präcis, dass die Opfer, welche Oesterreich zu bringen bereit sei, grösser seien, als die vom Zollverein geforderten. Es handle sich, heisst es schliesslich, um einen neuen Versuch; scheitert derselbe, so sei auch von einer weiteren Zolleinigung oder wenigstens von Verkehrserleichterungen, welche im Jahre 1860 nach Artikel 25 in Aussicht genommen seien, nichts zu hoffen. Oesterreich würde sich zu keinem Abkommen entschliessen, durch welches nicht wirklich ein entscheidender Schritt zu weiterer gegenseitiger Annäherung gethan würde, sei aber dagegen zur Erreichung eines solchen Zieles zu allen Opfern bereit.

Die Wiederaufnahme der abgebrochenen Conferenzen verzögerte sich. Der Vorschlag Oesterreichs ging dahin, die im Jahre 1858 vertagten, auf den Artikel 3 des Februarvertrages beruhenden Verhandlungen nicht wieder aufzunehmen und im Jahre 1860 die in jenem Vertrage Artikel 25 festgesetzten zu eröffnen. Einige Regierungen befürworteten diese in einer Circulardepesche (13. October 1854) motivirte Ansicht Oesterreichs. Preussen blieb eine Antwort schuldig, und als Oesterreich Anfangs August 1860 officiell zu Verhandlungen des Artikel 25 einlud, erwiderte Preussen, es sei nicht abgeneigt diese aufzunehmen,

aber hinsichtlich der Durchfuhrsabgaben beharre es bei seiner früheren Ansicht, und gegen eine Zolleinigung mit Oesterreich müsse es sich auf das bestimmteste erklären, diese sei ein unerreichbares Ziel. In anderer, nicht so schroffer Form erklärte Sachsen dasselbe [1]).

Die österreichische Regierung verzichtete lieber momentan auf Verhandlungen, als sie unter solchen Auspicien aufnehmen zu lassen. Einen erspriesslichen Erfolg liessen sie ohnehin nicht erwarten. Da trat ein neues Ereigniss ein, welches die handelspolitische Stellung Oesterreichs zu dem Zollvereine bedeutsam alterirte.

12. Der Abschluss des französisch-englischen Handelsvertrages konnte auf die anderen Staaten seine Rückwirkung auszuüben nicht verfehlen. Frankreichs Bruch mit der Prohibition, die Herabsetzung seiner Zölle England gegenüber und die Erklärung, auch anderen Staaten durch Handelsverträge Vortheile einräumen zu wollen, waren zwingende Gründe genug für den Zollverein sich ebenfalls gewisse Vortheile auf dem französischen Markte zu sichern. Belgien trat in Unterhandlung mit Frankreich, der Zollverein musste folgen, und die französische Regierung liess es an Anerbietungen nicht fehlen, indem sie ihre Geneigtheit zur Eröffnung commercieller Verhandlungen zu erkennen gab. Am 15. Januar 1861 wurden die Verhandlungen in Berlin eröffnet. Für Preussen lagen speciell besondere Gründe vor, dieselben zu fördern und einen Abschluss dringend zu wünschen. Die Forderungen Frankreichs culminirten in gegenseitiger Zollfreiheit für die Ausfuhr, mit Ausnahme von Lumpen, für welche ein gleichmässiger Ausgangszoll verabredet werden sollte; für die Einfuhr gegenseitige Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation und Ausgleichung der beiderseitigen Tarife. Gingen die Zollvereinsregierungen darauf ein, so war eine Erneuerung des Zwischenzolltarifs mit Oesterreich nach Ablauf des Februarvertrages nicht möglich, die Zolleinigung mit dem Donaustaate wurde wahrscheinlich für die Dauer unmöglich gemacht. Sodann wurde der seit Jahrzehnten innerhalb des Zollvereines schwebende Kampf zwischen Schutzzoll und Freihandel dauernd entschieden, da die Zollvereinsconferenzen genügende Beweise geliefert hatten, dass

[1]) Hock a. a. O. S. 56 f.

eine Reform des Tarifes mit grossen Schwierigkeiten verbunden war, indem nur mühselig Einstimmigkeit selbst bei als dringend anerkannten Aenderungen zu erzielen war. Als daher Baiern vor dem definitiven Abschlusse eines Vertrages mit Frankreich eine Specialconferenz der Vereinsstaaten forderte, um die an Frankreich zu stellenden Forderungen und die etwa zu gewährenden Concessionen zu präcisiren, lehnte Preussen diesen Antrag ab und bestand auf einseitiger Fortsetzung der Verhandlungen mit Frankreich. Diese gingen langsam genug von statten und standen manchmal auf dem Punkte, ergebnisslos zu verlaufen. Endlich am 29. März 1862 erfolgte endlich die Unterzeichnung eines Handelsvertrages, eines Schifffahrtsvertrages und einer Uebereinkunft zum Schutze des literarischen und künstlerischen Eigenthumes.

Die österreichische Regierung hatte bereits im September 1861 in einer Denkschrift auf die Rückwirkung aufmerksam gemacht, welche der Abschluss eines Vertrages zwischen dem Zollvereine und Frankreich im Gefolge haben müsste, indem dadurch dem Fortbestande und der weiteren Ausbildung der zwischen Oesterreich und dem Zollvereine durch den Februarvertrag begründeten nahen Beziehungen neue Schwierigkeiten bereitet würden. Die österreichische Regierung schlug die Gefahr eines Vertrages mit Frankreich um so höher an, da geringe Neigung vorhanden war, mit dem Schutzsystem rückhaltslos zu brechen, und besonders in finanzieller Beziehung befürchtete Oesterreich von den an Frankreich etwa einzuräumenden Zollerleichterungen Nachtheile, sobald das bestehende Gleichgewicht zwischen den beiderseitigen Aussenzöllen verrückt wurde. Allein gerade diese Aeusserung Oesterreichs über die Verhandlungen bestimmte die preussische Regierung, den Abschluss mit Frankreich zu beschleunigen und von der Gewährung mancher Forderung abzustehen. Die Zollvereinsregierungen wurden durch die vollbrachte Thatsache vor die Alternative der Annahme oder Ablehnung gestellt und etwaigen Bestrebungen Oesterreichs ein Riegel vorgeschoben.

Der Eindruck, den die Kunde von dem abgeschlossenen Vertrage hervorrief, war ein verschiedenartiger. Am 3. April erfolgte von Seite Preussens die Anzeige an die Vereinsregierungen, und schon nach wenigen Tagen erklärte Sachsen seine Zustimmung; dagegen war die Darmstädter Coalition vielfach verstimmt, schon

deshalb, weil sie sich bei den in Berlin geführten Verhandlungen übergangen sah. Die Vortheile des Vertrages waren in vielfacher Beziehung unverkennbar, und Sachsen hatte auch mit Raschheit die Consequenzen erfasst und sich für denselben ausgesprochen. Bei den süddeutschen Regierungen kamen jedoch nicht blos wirthschaftliche Erwägungen in Betracht, sondern abermals die Stellung zu Oesterreich und daher die Entscheidung über die Frage, ob der Vertrag mit Frankreich nicht eine Verletzung der mit Oesterreich im Februarvertrage stipulirten Bestimmungen war. Bei nüchterner unbefangener Beurtheilung wird man der Auffassung Preussens schwerlich beistimmen können. Gewiss war es eine grosse politische Conception, dass Preussen die Regelung der commerciellen Beziehungen zu Frankreich benützte, um die drohende Handelseinigung mit Oesterreich dauernd aus dem Felde zu schlagen, aber die Begründung, dass auch rechtlich durch den Februarvertrag nichts im Wege stand, ist fadenscheinig genug.

Oesterreich wurde von diesen Verhandlungen officiell nicht in Kenntniss gesetzt, nur aus den vertraulichen Mittheilungen der diplomatischen Vertreter an den deutschen Höfen war es mit dem Stande der Dinge vertraut und es entschloss sich, wie erwähnt, erst im September 1861 in einer Denkschrift an Preussen, Baiern und Sachsen seiner Besorgniss Ausdruck zu geben, dass der beabsichtigte französisch-deutsche Handelsvertrag dem Fortbestande und der weiteren Ausbildung des Februarvertrages Schwierigkeiten schaffen könnte. Oesterreich sprach den Wunsch aus, Frankreich nicht auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation behandelt zu sehen und erörterte die Rückwirkungen, welche der Abschluss des Vertrages für Oesterreich und die Einigung Deutschlands zur Folge haben könnte. Auf diese Denkschrift erhielt die österreichische Regierung erst am 7. April 1862 eine Art Antwort, indem sie von den Entwürfen des preussisch-französischen Vertrages in Kenntniss gesetzt und darüber aufgeklärt wurde, welche Vortheile der französische Vertrag auch für Oesterreich bringen werde. Das österreichische Cabinet beeilte sich in einem Memorandum vom 7. Mai zu antworten, indem es darauf hinwies, dass die Absicht Preussens keine andere gewesen sein könne, als durch Annahme eines Systemes, welchem Oesterreich mit Rücksicht auf seine Industrie und Handelsverhältnisse zu folgen nicht im Stande sei, und durch Abschluss eines Vertrages,

welcher jedes bevorzugte engere Verhältniss Oesterreichs zum Zollverein unmöglich mache, die handelspolitische Trennung Oesterreichs von dem übrigen Deutschland zur dauernden Thatsache zu machen. Der Vorgang des preussischen Cabinets sei eine Verletzung des Februarvertrages.

Die österreichische Denkschrift wurde von Seite Preussens am 28. Mai beantwortet, nachdem der Finanzminister von der Heydt zwei Tage früher die Verträge mit Frankreich dem preussischen Abgeordnetenhause vorgelegt hatte. Graf Bernstorf bestritt das Recht Oesterreichs, Einspruch gegen derartige Verträge zu erheben, welche Preussen oder der Zollverein mit irgend einer dritten Nation abzuschliessen für gut finden. Preussen habe keine Bestimmung des Februarvertrages verletzt, und weise die Behauptung, dass der Zollverein zu einer Reform seines Tarifes ohne Zuziehung oder gar Zustimmung Oesterreichs nicht befugt sei, bestimmt ab. Die Antwort Oesterreichs hierauf war ebenso gereizt, wie die abermalige Erwiderung Preussens [1]. Oesterreich blieb bei blossen Protesten und diplomatischen Noten nicht stehen. Um den zwischen Preussen und Frankreich abgeschlossenen Vertrag zu paralysiren und die namentlich im Süden Deutschlands Oesterreich günstige Stimmung zu nutzen, trat es am 10. Juli 1862 mit einem Projecte hervor, welches jedenfalls in vielfacher Hinsicht geeignet war, die Beachtung der Zollvereinsregierungen auf sich zu ziehen und die hier und da laut werdende Opposition gegen den Handelsvertrag mit Frankreich zu verstärken. Man schlug den Abschluss eines Präliminarvertrages behufs der Gründung eines den Kaiserstaat und das Zollvereinsgebiet umfassenden Handels- und Zollbundes vor. Oesterreich erbot sich, die sämmtlichen Einrichtungen des Zollvereines, als Tarife, Gefälle und Vorschriften für sein gesammtes Zollgebiet anzunehmen; zwischen dem Zollvereine und Oesterreich solle mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Producte und derjenigen Gegenstände, welche einem Staatsmonopole oder einer neuen Steuer unterliegen, vollständige Verkehrsfreiheit hergestellt werden. Eine Theilung der Zolleinkünfte sollte nur bezüglich einiger speciell

[1] Die Erwiderung auf die preussische Depesche vom 28. Mai 1862 erfolgte am 21. Juni 1862 und die Replik Preussens am 5. Juli 1862. Der ganze Schriftwechsel abgedruckt bei Aegidi Staatsarchiv S. 225 f.

namhaft gemachter Artikel stattfinden, Oesterreich drei Achtel, der Zollverein fünf Achtel des Ertrages erhalten; die Zoll- und Handelsverhältnisse des Zollvereines in Verbindung mit Oesterreich zu Frankreich und England sollten auf Grund dieses neuen Verhältnisses geordnet und die diesfalligen Verhandlungen von Oesterreich und Preussen gemeinschaftlich geführt werden.

Das preussische Abgeordnetenhaus hatte inzwischen die Verträge mit 264 gegen 12 Stimmen genehmigt, worauf die Regierung, ohne die Erklärungen der übrigen Vereinsregierungen abzuwarten, zur Unterzeichnung schritt, und dadurch zu erkennen gab, dass sie ihre Ansichten von der Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit des Vertrages nicht ändern werde. Ohnehin hatte sie zu wiederholten Malen erklärt, dass sie nur auf Basis des mit Frankreich abgeschlossenen Vertrages zu einer Erneuerung des Zollvereines im Jahre 1865 ihre Hand bieten werde und sich durch das Abkommen mit Frankreich für gebunden erachte. Und bezüglich des künftigen Verhältnisses zu Oesterreich sprach sie sich in einer Circulardepesche vom 6. August 1862 dahin aus, dass erst nachdem die Verträge mit Frankreich durch die allseitige Annahme der Vereinsstaaten gesichert sein würden, der Augenblick gekommen sein werde, um die Regelung der handelspolitischen Beziehungen zu Oesterreich zu erwägen.

Die Sprengung des Zollvereines schien unvermeidlich eintreten zu müssen; denn nur einige Zollvereinsmitglieder stimmten dem Vertrage bei: Sachsen, die thüringischen Staaten, Braunschweig, Oldenburg, Frankfurt und Baden. Nassau gab nur die bedingte Erklärung sich anzuschliessen, wenn sämmtliche Zollvereinsregierungen beitreten würden. Baiern eröffnete am 8. August den Reigen mit Ablehnung der Verträge, Würtemberg, Hannover und Hessen-Darmstadt folgten. Theils Bedenken gegen den Vertrag, theils Rücksichten gegen Oesterreich wurden als Grund angegeben. Der österreichische Minister des Auswärtigen konnte in einer Depesche mit einer gewissen Genugthuung betonen, dass der Zollverein den Vertrag mit Frankreich verwerfe und daher jeder Verhinderungsgrund wegfalle, mit Oesterreich Verhandlungen einzuleiten. Preussen erklärte in einer am 2. November nach München gerichteten Depesche, dass es in der Ablehnung der Verträge nur den Ausdruck erblicken könne, den Zollverein über die Dauer der gegenwärtigen Vertragsperiode hinaus nicht zu verlängern.

Die Presse bemächtigte sich der Frage, in Zeitungen und Zeitschriften war der preussisch-französische Handelsvertrag ein stehendes Thema, welches nicht selten mit ausserordentlicher Sachkenntniss erörtert wurde [1]). Von Seite der Schutzzöllner erfolgte ein förmliches Sturmrennen gegen den Vertrag. Mühselig war es nach mannigfachen Kämpfen gelungen, den Twistzoll von 2 auf 3 Thlr. zu erhöhen; nun sollte abermals eine Herabsetzung stattfinden. Allerdings hatte sich auch während dieser Zeit, also von 1847—1866, die Garnerzeugung beträchtlich gehoben, wobei dahin gestellt bleiben mag, welche Ursachen dabei mitgewirkt. Genug, in den Jahren 1844—1848 betrug die Erzeugung 211.240 Ctr. im Durchschnitte, 1861 fast eine Million. Die Einfuhr fremden Garnes belief sich im Durchschnitte der Jahre auf über 500.000 Ctr. Mit ziemlicher Sicherheit wurde geweissagt, dass die Spinnerei unbedingt zu Grunde gehen müsse, wenn eine Aenderung im Zolle eintreten würde. Im Gegentheil sollte die Aufgabe der Regierungen darin bestehen, für die höheren Nummern den Schutz zu steigern, da bei dem bisherigen Zollsatze blos bis Nr. 50 gesponnen werden könnte. Die Fabrikation von Baumwollgeweben war bisher durch einen Einfuhrzoll von 50 Thlr. geschützt, während nach dem Vertrage für rohe und gebleichte dichte Gewebe 14 Thlr., für gefärbte, gedruckte und sammtartige Gewebe 28 Thlr. erhoben werden sollten. Die Fabrikanten Sachsens, Baierns und Würtembergs erklärten zu Grunde gehen zu müssen, und liessen ausführliche Darlegungen erscheinen, welcher Nachtheil für Deutschland im Gefolge des Handelsvertrages mit Frankreich auftreten müsse.

Während noch die Frage über Erneuerung des Zollvereines in der Schwebe war, die süddeutschen Regierungen Preussen nicht den vollen Ernst zutrauten, ohne Baiern und Würtemberg den Zollverein fortzusetzen, schloss Preussen am 28. März 1863 einen Handelsvertrag mit Belgien ab, und schon am 18. April d. J.

[1]) Wir heben aus der grossen Anzahl von Streitschriften nur die bedeutenderen hervor: „Der Zollverein Deutschlands und die Krisis, von welcher er bedroht ist“ 2 Hefte, Braunschweig 1862. „Der französische Handelsvertrag und seine Gegner, ein Wort der Verständigung von einem Süddeutschen“ Frankfurt am Main 1862. L. Crause „Die Reform des Zollvereines und die deutsche Zukunft, zur Versöhnung von Nord und Süd“ Braunschweig 1862. A. Emminghaus „Entwickelung, Krisis und Zukunft des deutschen Zollvereines“ Leipzig 1863.

nahm das Abgeordnetenhaus denselben mit allen gegen zwei Stimmen an. Preussen documentirte dadurch abermals, dass es den festen Willen habe, den Standpunkt festzuhalten, welchen es durch den französischen Vertrag eingenommen und den Anschluss an das westeuropäische System der Handelsverträge aufzugeben nicht gesonnen sei. Schon am 1. September 1844 hatte der deutsche Zollverein einen Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Belgien abgeschlossen und denselben durch die Convention vom 18. Februar 1852 bis Ende 1853 verlängert. Eine neue Uebereinkunft fand nach Ablauf dieser Frist nicht statt. Der Zollverein hörte dadurch auf zu den meistbegünstigten Nationen in Belgien zu gehören, was so lange, als Belgien seinen Tarif nicht wesentlich modificirte, nicht viel zu bedeuten hatte. In Folge des französisch-belgischen Vertrages vom 1. Mai 1861 setzte Belgien einen grossen Theil seines Tarifes zu Gunsten Frankreichs herab, und die im folgenden Jahre am 23. Juli und 11. December stipulirten Verträge mit Grossbritannien und der Schweiz gewährten auch diesen Staaten ähnliche Zollbegünstigungen, wodurch der deutschen Industrie in Belgien eine schwer zu bewältigende Concurrenz erwuchs. Schon im Jahre 1862 stellte Belgien an den Zollverein, beziehungsweise an Preussen das Anerbieten, einen Handelsvertrag auf Grundlage der von ihm angenommenen Tarifreform zu vereinbaren, vorbehaltlich jener Modificationen, welche die beiderseitigen Interessen etwa erheischen würden. Hierauf ging man in Berlin nicht augenblicklich ein, weil die Unterhandlungen mit Frankreich noch zu keinem Abschlusse gediehen waren. Inzwischen wurde belgischer Seits die Frage wegen Ablösung des Scheldezolles angeregt, und bei den hierbei geführten Verhandlungen wurde auch die Grundlage für die Tariffrage gewonnen. Eine sofortige Tarifconcession konnte Preussen nicht bewilligen, während es dennoch an den von Belgien anderen Staaten gewährten zugestandenen Begünstigungen unmittelbar theilnehmen wollte. Belgien ging hierauf ein, gewährte, dass die Grossbritannien gewährten Tarifbegünstigungen bei der Einfuhr ohne Beschränkung, bei der Ausfuhr mit einer Ausnahme auf Preussen und seine Zollverbündeten in Anwendung kommen sollten, und forderte als Gegenleistung die Theilnahme Preussens an der Ablösung des Scheldezolles [1]).

[1]) Der preussisch-belgische Vertrag besteht aus drei Verträgen, einem Schifffahrtsvertrag, einem Vertrag über das literarische Eigenthum und gegen

Die Abmachungen Preussens mit Belgien waren in einer Form geschlossen, welche die Zustimmung der Vereinsgenossen nicht bedurfte, und brachten dem gesammten Zollvereine unmittelbare Vortheile; eine Reihe von Bestimmungen bezweckten Erleichterungen des Verkehres, und für die Ausfuhr von Gewerbegegenständen aus dem Zollvereine war die Herabsetzung einiger Tarifsätze von unmittelbarem Vortheil. Der preussische Commissionsbericht konnte mit Recht hervorheben, „dass alle Zweige der exportirenden Industrie des Zollvereines, die Metall- wie die Wollenwaarenindustrie und der hochgebildete Kunstfleiss, der Stoffe aller Art zu Gegenständen des allgemeinen wie des Luxusverbrauches verarbeitet, dass ebenso zahlreiche exportfähige Erzeugnisse des Bergbaues, der Land- und Forstwirthschaft und des Weinbaues an sehr erheblichen, auf dem belgischen Markt zu gewinnenden Vortheilen betheiligt sind, dass jeder Theil des Zollvereinsgebietes bei der Erhaltung des bestehenden und bei der Gewinnung eines neuen Exportes nach Belgien wesentlich interessirt ist“ [1]). Durch den Vertrag mit Belgien beabsichtigte Preussen einen Druck auf die Vereinsgenossen auszuüben, den Abschluss der Krisis zu beschleunigen, jedenfalls aber zu bekunden, dass es die Zollvereinsverträge in der damaligen Form nach ihrem Ablaufe nicht erneuern werde. Und wenn Baiern

Nachahmung der Waarenbezeichnungen, endlich einem Vertrag über wechselseitige Behandlung als meistbegünstigte Nationen in Zollsachen.

Im Schifffahrtsvertrage gewähren sich Preussen und Belgien wechselseitig die Behandlung der Schiffe ihrer Angehörigen wie die des eigenen Landes zu. Von dieser vollständigen Gleichstellung sind allein die Begünstigungen ausgenommen, welche dem einheimischen Fischfang in dem einen oder dem anderen Lande gewährt sind oder gewährt werden mochten. Die preussische Flagge wird in Belgien die Wiedererstattung des Scheldezolles auch ferner und so lange geniessen, als die belgische Flagge selbst dieselbe geniesst (Art. 8). Von dem Tage an, an welchem die Ablösung des Scheldezolles durch eine allgemeine Uebereinkunft festgestellt sein wird, soll das in den belgischen Häfen zur Erhebung kommende Tonnengeld wegfallen, die Lootsengelder in Belgien und so weit es vom letzteren abhängen wird, auch auf der Schelde herabgesetzt werden, und zwar für Segelschiffe um 20%, für die geschleppten Schiffe um 25%, für Dampfschiffe um 30%, endlich sollen die von der Stadt Antwerpen aufgelegten Localabgaben in ihrer Gesammtheit herabgesetzt werden (Art. 9).

[1]) Angeführt bei Emminghaus „Die Zollvereinsfrage“ in „Unsere Zeit“ 1863, S. 502; dieser Schriftsteller ist auch der Einzige, der auf die grosse Bedeutung des belgischen Handelsvertrages für die Krise aufmerksam gemacht hat.

und Würtemberg einer Begünstigung Oesterreichs das Wort redeten, so machte der Vertrag mit Belgien eine differentielle Begünstigung des deutschen Nachbarstaates unmöglich.

Mittlerweile hatte Baiern im März des Jahres 1863 die fünfzehnte Generalconferenz des Zollvereines einberufen. Es forderte die Vereinsregierungen auf, die Verhandlungen mit Oesterreich auf Grundlage des §. 25 des Februarvertrages wieder aufzunehmen und dieselben auf Basis der von Oesterreich am 10. Juli 1862 gestellten Anträge zu führen. Die Generalconferenz sollte die Instructionen entwerfen und Preussen, Sachsen und Baiern mit der Unterhandlung betrauen. Eine Denkschrift vom 25. April motivirte diese Anträge. Würtemberg, Hannover, die beiden Hessen und Nassau schlossen sich Baiern an, Frankfurt und Braunschweig zeigten sich nicht abgeneigt; Preussen hielt an seiner schon oft ausgesprochenen Ansicht fest, dass nur nach Reconstruction des Zollvereines unter Aufrechterhaltung des mit Frankreich geschlossenen Vertrages die Verhandlungen mit Oesterreich aufgenommen werden sollten. Es werde sich bei den Berathungen immer die Nothwendigkeit herausstellen, zuvor über den künftigen Bestand des Zollvereines ins Klare zu kommen, wenn man sich nicht auf allgemeine Gesichtspunkte beschränken wolle, welche dem Ziele nicht näher führen würden. Sobald die Frage über den Fortbestand des Zollvereines gelöst und der künftige Bestand desselben gewahrt sein werde, würde Preussen nichts unterlassen, um die gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Vereine und Oesterreich über das Jahr 1865 hinaus den beiderseitigen Interessen entsprechend zu regeln. Baden, die thüringischen Staaten und Oldenburg stimmten der preussischen Ansicht bei, Sachsen erklärte sich für die Annahme des Vertrages und für sofortige Aufnahme der Verhandlungen mit Oesterreich.

So war denn eine Einigung auf der Conferenz nicht zu erzielen. Die baierische Regierung legte allen jenen Zollvereinsregierungen, aus deren Erklärungen sie eine der ihrigen analoge Ansicht bezüglich der Erneuerung der bisherigen Zollvereinsverträge folgern zu dürfen glaubte, am 18. Juni 1863 ein Project in der Form von „Punctationen“ vor. Die contrahirenden Regierungen erklärten ihre Bereitwilligkeit, den bestehenden deutschen Zollverein, und zwar im Wesentlichen auf den durch die Verträge vom 4. April 1853 festgestellten Grundlagen, fortzusetzen und zu

dem Ende Verhandlungen zu eröffnen und einen Vertrag abzuschliessen. Im Falle nicht alle den gegenwärtigen Zollverein bildenden Staaten geneigt sein sollten, einer Fortsetzung des Vereines auf der angegebenen Grundlage beizutreten, werden die contrahirenden Regierungen wenigstens ihrerseits die Autorität des Vereines wahren und zu diesem Ende einen Erneuerungsvertrag schliessen, den vorläufig nicht beitretenden Staaten aber den späteren Beitritt ausdrücklich vorbehalten. Sollte es von Seiten der den Zollverein fortsetzenden Regierungen für angemessen erachtet werden, den Verein selbst in zwei Gruppen zu theilen, so soll jede dieser Gruppen als ein integrirender Theil des Zollvereines betrachtet werden und zwischen denselben vollkommene Verkehrsfreiheit für alle inländischen Landes- und Industrieproducte, sowie so weit möglich vollkommene Gleichheit aller neuen Einrichtungen bestehen. Die vollständige Vereinigung soll sofort wieder eintreten, sobald die entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind. Die contrahirenden Regierungen erklären in gleicher Weise ihre Bereitwilligkeit, den unterm 19. Februar 1853 mit Oesterreich abgeschlossenen Vertrag zu erneuern und in Gemässheit des Artikels 25 zu erweitern. Zu diesem Ende wollen dieselben mit der k. k. österreichischen Regierung aus Anlass der Propositionen derselben vom 10. Juli 1862 in Verhandlung treten und werden sofort nach Abschluss des gegenwärtigen Vertrages aus ihrer Mitte eine oder mehrere Regierungen bevollmächtigen, welche die Verhandlungen mit Oesterreich führen sollen. Die contrahirenden Regierungen erklären sich bereit, eine angemessene Reform des gegenwärtigen Vereinstarifes im Sinne der Erleichterung, mit Rücksicht auf die Verhältnisse zu Oesterreich, entweder in nächster Zeit oder im Laufe der weiteren Verhandlungen eintreten zu lassen. Dieselben verpflichten sich endlich gegenseitig, sowohl bei den erwähnten Verhandlungen mit Oesterreich, als auch bei allen sonstigen Maassregeln, welche eine wesentliche Abänderung der bisherigen Grundlagen und Bestimmungen des Zollvereines bezwecken, nur im gemeinschaftlichen Einverständnisse zu verfahren und zu diesem Ende einen fortwährenden directen Verkehr zu unterhalten.

Das baierische Project war lebensunfähig, weil unklar; Würtemberg ausgenommen, zeigte sich nirgends Geneigtheit, darauf einzugehen. Die preussische Regierung richtete am 6. August 1863

an die Zollvereinsregierungen die Einladung, über die Fortdauer des Vereines in Unterhandlung mit ihr zu treten.

Auf der Berliner Zollconferenz, die im December 1863 begann, wurde die Forderung einer Zolleinigung mit Oesterreich oder der Annahme der österreichischen Vorschläge vom 10. Juli 1862 nicht mehr gestellt. Preussen verlangte in kategorischer Weise die unbedingte Annahme des Vertrages mit Frankreich und die Sicherung der Fortdauer des Zollvereines, ehe die Verhandlungen mit Oesterreich beginnen können. Baiern, Würtemberg, Hannover, die beiden Hessen und Nassau schieden in Folge dessen aus der Conferenz aus, jedoch von dem Wunsche beseelt, dass Oesterreich seine damaligen militärischen und diplomatischen Beziehungen zu Preussen zur Schlichtung der auf der Tagesordnung stehenden handelspolitischen Frage benützen möge. Oesterreich hatte jedoch bisher keine bestimmten Zusicherungen preussischer Seits erhalten, und als es im März 1864 das Berliner Cabinet zu Verhandlungen einlud, nur um die Grundlagen für einen etwa abzuschliessenden Vertrag zu gewinnen, wurde von Preussen Prag zum Verhandlungsorte gewählt. Oesterreich tischte nochmals sein Zolleinigungsproject auf, welches Preussen natürlich ablehnte, sich aber zu einem dem Vertrage vom 19. Februar 1853 nachgebildeten Handelsvertrage bereit erklärte. Ein Abschluss wurde nicht erzielt. Die Verhandlung begann am 18. März und endete am 21. Der Artikel 31 des preussisch-französischen Vertrages stand einer Einigung erschwerend entgegen, denn die von Preussen eingeräumten Zugeständnisse kamen auch Frankreich zu Gute, wodurch der Werth derselben sich für Oesterreich verringerte. Die Einigung wurde später dadurch hinausgeschoben, dass Oesterreich am 20. April durch seinen Gesandten in Berlin erklären liess, dass es nicht auf Grundlage der Prager Verhandlungen zum Abschlusse bereit sei, wozu sich Preussen in einer Depesche vom 14. April erbötig zeigte, sondern auf einer Verhandlung über die Zolleinigung und die Propositionen vom 10. Juli 1862 bestehe und die Zolleinigungsfrage, gestützt auf seine Rechtsansprüche, als eine Lebensfrage erster Ordnung in dem bundesfreundlichen gegenseitigen Verhalten beider Regierungen betrachten müsse.

Zwischen Baiern und Oesterreich wurde am 1. Juni 1864 eine Punctation vereinbart, wornach der Artikel 31 des Vertrages

mit Frankreich auf die Oesterreich im Zollverein zu gewährenden Zollbegünstigungen keine Anwendung finden und zwischen Oesterreich und dem Zollvereine ein Vertrag zu Stande kommen sollte, vermöge dessen man im Zwischenverkehre in der Regel gegenseitig nur die Hälfte der Aussenzölle der Art erheben würde, dass nicht durch Anwendung des österreichischen Zwischenzolles auf die im Zollvereine verzollten fremden Waaren das österreichische Finanzinteresse benachtheiligt würde [1]. Im Juli 1864 versammelte sich zu München zu diesem Behufe eine Conferenz, auf welcher über diese Punctation und ihre Durchführung berathen wurde. Kurhessen war gar nicht erschienen, Hannover entfernte sich vor dem Abschlusse; Baiern, Würtemberg, Grossherzogthum Hessen und Nassau empfahlen Oesterreich, mit dem Zollvereine über die Fortbildung des Februarvertrages in Verhandlung zu treten; die Frage über die Bildung eines selbstständigen Vereines scheint nicht einmal ernstlich discutirt worden zu sein. In einer Depesche vom 28. Juli an den Geschäftsträger in Berlin erklärte Oesterreich seine Bereitwilligkeit zu Verhandlungen, nur sollte als Ziel des Vertrages die künftige Zolleinigung anerkannt und die Grundzüge des zwischen Oesterreich und dem Zollvereine abzuschliessenden Vertrages früher festgesetzt werden, ehe die Ratification des französisch-preussischen Vertrages erfolge.

Gerade einen Monat früher war mittlerweile zwischen Preussen, Sachsen, Baden, Kurhessen, den Staaten des thüringischen Vereines, Braunschweig und Frankfurt der Vertrag über die Fortdauer des Zollvereines und wegen Annahme des französischen Handelsvertrages unterzeichnet worden. Hannover trat von der Münchener Coalition zurück, suchte wenigstens einen Theil des Präcipuums zu retten und erklärte am 11. Juli seinen Beitritt; den Oesterreich geneigten Staaten wurde der Beitritt bis zum 1. October offen gelassen. Nach Beendigung des dänischen Krieges wurden die Verhandlungen zwischen Oesterreich und Preussen nochmals in Prag eröffnet; Bismarck hatte während seiner Anwesenheit in Wien im August günstige Zusagen gemacht; auch einigten sich die Bevollmächtigten in ihren Besprechungen, die am 15. September begannen, über einige wichtige Punkte. In Berlin trat

[1] Zum Theile anders lautet die Darstellung bei Weber a. a. O. S. 439. Baiern hätte hiernach nach Wien nur Bevollmächtigte gesendet, um die Propositionen Oesterreichs zur Kenntniss zu nehmen.

jedoch ein Ansichtswechsel ein; die Oesterreichs Forderungen nicht günstige Partei scheint Oberwasser erhalten zu haben. Der preussische Bevollmächtigte, Hasselbach, bekam die Weisung, das Zugeständniss, dass im Vertrag ein bestimmter Zeitpunkt festgesetzt werden soll, in welchem über die Zolleinigung zu verhandeln wäre, und manche andere bereits eingeräumte Verkehrserleichterung zurückzunehmen. In Folge davon wurden die Verhandlungen am 2. October abgebrochen. Ein lebhafter Schriftwechsel zwischen dem Wiener und Berliner Cabinete führte zu einem Vorschlage preussischer Seits über die Fassung des Artikels 25, die zwar über die von Oesterreich gewünschte Zolleinigung keine bestimmte Zusicherung erhielt, jedoch wenigstens die Verhandlung über „die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung“ in Aussicht stellte. Indessen hatten die süddeutschen Regierungen schon im September ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, den bereits am 28. Juni und 11. Juli abgeschlossenen Verträgen beizutreten und den französischen Vertrag anzunehmen; am 12. October kamen die hierüber geführten Verhandlungen zum Abschlusse, Preussen beeilte sich auch, noch einige Differenzen mit Frankreich zu ordnen. Als der Bevollmächtigte Oesterreichs in Berlin erschien, um daselbst die Verhandlungen zum dritten Male aufzunehmen, hatten sich die Verhältnisse so ungünstig als möglich für Oesterreich gestaltet. Die politischen Verhältnisse waren andere geworden. Preussens Staatsmann hatte keine Rücksicht mehr auf seinen bisherigen Bundesgenossen zu nehmen; der Beginn des mit Frankreich vereinbarten Zolltarifes wurde vom 1. Januar 1866 auf den 1. Juli 1865 gelegt, ein Protokoll war mit Frankreich am 14. December 1864 vereinbart worden, welches jede Möglichkeit, Oesterreich besondere Zollbegünstigungen zu gewähren, ausschloss [1]).

Die Verhandlungen zwischen Oesterreich und Preussen waren mühsam genug und kamen erst am 11. April 1866 zum Abschlusse. Das Differentialzollsystem, welches im Februarvertrage zur Geltung gekommen war, wurde durch das neue Uebereinkommen beseitigt. Die Zollfreiheit wurde auf eine grössere Anzahl von Waaren ausgedehnt. Durch die mit Frankreich und Oesterreich abgeschlos-

[1]) Die obige Darstellung beruht auf dem sehr werthvollen Aufsatze von Hock, dem Unterhändler bei dem Aprilvertrage, in der Oesterreichischen Revue 1867, I. Heft; Weber ist in dieser Partie kurz und nicht ganz genau.

senen Verträge, wurden wesentliche Aenderungen in den bisherigen Verhältnissen des Zollvereines herbeigeführt. Zunächst die gänzliche Umgestaltung des Vereinstarifes. Eine grosse Anzahl von Artikeln wurde im Zollsatze beträchtlich herabgesetzt; alle Fabrikmaterialien, Chemikalien und ähnliche Stoffe theils ganz freigegeben. Von Ausgangszöllen wurden blos jene für Lumpen und Abfälle zur Papierfabrikation, sodann für altes Tauwerk, Fischernetze und Stricke belassen. Von besonderen Rechten, die im Februarvertrage Oesterreich eingeräumt waren, blieben nur die Bestimmungen über den Veredlungsverkehr und die Zusammenlegung der Zollämter an den beiderseitigen Landesgrenzen.

Der neue Zollvereinsvertrag vom 16. Mai 1865 enthielt eine Reihe von Aenderungen in den vertragsmässigen Bestimmungen; eine erhebliche Verminderung des Präcipuums für Hannover und Oldenburg, die Aufhebung der Uebergangssteuer auf Wein und Traubenmost; die Erhöhung der Salzsteuer in dem ehemaligen Steuervereine. In den nächsten Monaten kamen auf Basis des preussisch-französischen Vertrages ausser dem bereits erwähnten Vertrage mit Belgien Handelsverträge zu Stande: mit Grossbritannien am 30. Mai 1865 und mit Italien am 31. December 1865. Nur in dem belgischen Vertrage sind einige Tarifbestimmungen festgesetzt worden, die anderen beruhen auf der vertragsmässigen Anerkennung des Principes der gegenseitigen Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation. Die Verhandlungen mit der Schweiz, einem für den Zollverein hochwichtigen Lande, welche vom 4. April bis 27. Mai geführt wurden, ergaben grosse Schwierigkeiten und gelangten nach mannigfachen Wandlungen erst im Jahre 1869 durch einen Vertrag vom 31. Mai zum definitiven Abschlusse.

Die letzte Krisis, welche dem Bestande des Zollvereines drohte war glücklich überstanden. Welche Wurzeln die wirthschaftliche Einigung der deutschen Staaten hatte, erhellt klar daraus, dass vor Ausbruch der militärischen Operationen im Frühjahre 1866 auf Antrag Baierns im Monate Juni Bevollmächtigte von Würtemberg, Baden, Nassau und Frankfurt zusammentraten, um sich über die zu ergreifenden Zollmaassregeln zu einigen. Darüber herrschte volle Uebereinstimmung, dass jede Maassregel zu vermeiden sei, welche als eine factische Auflösung des Zollvereines betrachtet werden könnte. Auch die preussische

Regierung unterliess es während des Krieges den regelmässigen Zolldienst zu unterbrechen. Auf diese Weise, bemerkt treffend Weber in seiner werthvollen Geschichte des deutschen Zollvereines, bot der Zollverein das merkwürdige Schauspiel dar, dass, während seine Theile in offenen Krieg geriethen und deren Kriegsheere sich bekämpften, die Zollbehörden ihre Functionen im Namen der Gemeinschaft fortsetzten und Gelder im Namen derselben einnahmen und gegenseitig verrechneten; eine Erscheinung, die in Deutschland selbst Niemanden überraschte, im Auslande aber, als etwas ganz Unerklärliches, allgemeines Erstaunen erregte.

13. Preussen benützte seine kriegerischen Erfolge, um bei dem Abschlusse der Friedensverträge die Bestimmung zu vereinbaren: dass unmittelbar nach Abschluss des Friedens Verhandlungen wegen Regelung der Zollverhältnisse eröffnet werden sollen. Erst im Sommer 1867 kamen diese in Fluss, nachdem die Bildung des norddeutschen Bundes zum Abschlusse gekommen war. Zum Behufe der neuen Organisation des Zollvereines fanden Besprechungen mit den Ministern der süddeutschen Staaten am 3. und 4. Juni 1867 statt. Eine von Bismarck vorgelegte Punctation wurde mit geringen Aenderungen angenommen. Die Schaffung eines Zollparlamentes war die Folge, dem die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des einheimischen Zuckers, Salzes und Tabaks u. s. w. überwiesen wurde. Die hierauf abgehaltenen Conferenzen von Bevollmächtigten sämmtlicher Vereinsstaaten fanden in Berlin vom 26. Juni bis 8. Juli statt und endeten mit Unterzeichnung des neuen Zollvereinsvertrages. Der Zollverein begriff nach der norddeutschen Bundesverfassung und dem Vertrage vom 8. Juli 1867 alle deutschen Staaten, ausser Oesterreich und Lichtenstein in sich. Es traten daher in den Zollverein ein: die ehemaligen Herzogthümer, jetzige preussische Provinz Schleswig-Holstein sammt ihren oldenburgischen, hamburgischen und lübeckischen Enclaven am 15. November 1867, Lauenburg am 5. Januar 1868, die beiden Mecklenburg und die freie Stadt Lübeck am 11. August 1868. Zur Ausübung der Gesetzgebungs- und Verordnungsrechte waren berufen: der Bundesrath des Zollvereines, als gemeinschaftliches Organ der Regierungen, das Zollparlament, „als gemeinschaftliche Vertretung der Bevölkerungen". Das Zollparlament bestand aus einer Verbindung der Mitglieder des Reichstages des norddeutschen Bundes

mit den nach allgemeinem Stimmrecht gewählten Abgeordneten des Volkes der vier süddeutschen Staaten.

14. Das erste und einzige deutsche Zollparlament, welches am 27. April 1868 eröffnet wurde, beschäftigte sich zunächst mit dem neuen Handelsvertrage mit Oesterreich. In dem dreizehnten Artikel des Prager Friedens wurde die Bestimmung aufgenommen, dass der Handelsvertrag vom 11. April 1865 einer Revision unterzogen werden solle. Vorläufig blieb die Giltigkeit des Vertrages aufrecht, nur stand es jedem Contrahenten frei, den Vertrag nach sechsmonatlicher Kündigungsfrist ausser Kraft zu setzen. Die Verhandlungen begannen schon mit Ende 1866; der Wunsch der österreichischen Regierung, dem österreichischen Weine ein ergiebiges Absatzgebiet nach Deutschland zu verschaffen und daher die Herabsetzung des Eingangszolles für diesen Artikel anzustreben, trat einer raschen Verständigung entgegen, da Deutschland bezüglich der Weinzölle sich zu Concessionen nicht herbeilassen konnte, bis die Angelegenheit bezüglich Mecklenburgs mit Frankreich entschieden war. In dem Handelsvertrage zwischen dem Grossherzogthume und Frankreich vom 9. Juni 1865 waren den französischen Weinen grosse Begünstigungen zugestanden, und der Anschluss Mecklenburgs an den Zollverein konnte so lange nicht erfolgen, als der Vertrag mit dem Kaiserreiche bestand. Erst nachdem es Preussen gelungen war, Frankreich zu bestimmen, dass es Mecklenburg von der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung enthob, nahmen auch die mit Oesterreich begonnenen Verhandlungen einen rascheren Verlauf, und am 9. März 1868 erfolgte in Berlin der Abschluss. Die Zollbegünstigungen, welche Deutschland speciell erlangte, sind nicht unbeträchtlich, abgesehen von jenen Vortheilen, die demselben zu Gute kamen, da Oesterreich kurz zuvor mit England, Frankreich und Italien Handelsverträge abgeschlossen hatte.

In Verbindung mit dem neuen Handelsvertrage stellte sich die Nothwendigkeit einer Tarifreform heraus. Die Regierung beeilte sich auch, dem Parlamente einen hierauf bezüglichen Entwurf vorzulegen, war jedoch entschlossen, keine Ermässigung von Zollsätzen ohne anderweitigen Ersatz durch Steuern oder Finanzzollerhöhungen eintreten zu lassen. Sie forderte daher in Verbindung mit der Tarifreform einen Einfuhrzoll auf das bisher einfuhrfreie Petroleum und eine Ausgleichung der Tabaksteuer. Allein

gerade diese Verbindung der Reform mit der Einführung neuer Finanzzölle stiess auf Schwierigkeiten. Die liberalen Parteien waren für eine Begünstigung der Reform, insoweit sie den Tarif vereinfachte und den Schutz der inländischen Production aufhob; zeigten sich jedoch keineswegs geneigt, „die Aufnahme eines neuen allgemeinen Lebensbedürfnisses unter die zollpflichtigen Gegenstände zu gestatten“. Der Tarif wurde im Zollparlamente von den verschiedensten Seiten heftig bekämpft.

Die Posten Wein, Eisen, Leinwand bildeten den Gegenstand harter Angriffe; die Herabsetzung des Zolles auf Leinengarn wurde bitter beklagt. Die überwiegende Majorität, 246 Stimmen gegen 17, stimmte für die Genehmigung. Dagegen wurden zwei andere Forderungen des Bundesrathes abgelehnt: die Tabakssteuer in der beantragten Höhe von 12 Thlr. für den Morgen Ackerland und 6 Thlr. Eingangszoll, indem nur 6 und 4 Thlr. genehmigt wurden, und die Petroleumsteuer.

In der nächsten Session erneuerte die Regierung ihre Anträge. Die neue Tarifreformvorlage besass grosse Vorzüge: die Herabsetzung des Zolles auf Reis von 1 Thlr. auf $^1/_2$ Thlr., die Ermässigung auf einige Gewerbserzeugnisse, namentlich auf Materialeisen, grobe Eisengusswaaren und die übrigen Eisen- und Stahlwaaren; endlich eine grosse Vereinfachung des Tarifes. Allein als Aequivalent dieser Zollermässigungen und Befreiungen wurde eine Steuer auf Petroleum von 15 Sgr. pro Ctr. gefordert, obgleich dieser Besteuerungsmodus im Vorjahre abgelehnt worden war. Das Parlament lehnte auch diesmal die Besteuerung des Petroleums ab und damit war abermals eine Vertagung der Tarifreform ausgesprochen, da die Regierung durch den Mund Bismarck's erklärt hatte, dass beides stehe und falle. Die im Jahre 1870 von Camphausen umgearbeiteten Vorlagen beruhten im Wesentlichen auf denselben Grundsätzen, die Zollbefreiungen und Zollherabsetzungen beliefen sich auf 605.387 Thlr.; zum Ersatz derselben sowie der eingetretenen Verminderung anderer Zolleinnahmen wurde eine Erhöhung des Kaffeezolles von 5 Thlr. auf 5 Thlr. 25 Sgr. in Antrag gebracht, wobei die Regierung auf einen Nettoertrag von $1._{25}$ Mill. Thlr. rechnete. Der Eingangszoll für Kaffee hatte bei Gründung des Zollvereines 6 Thlr. 20 Sgr. für den Ctr. betragen, wurde sodann nach Einführung des neuen Zollgewichtes auf 6 Thlr. 15 Sgr. festgesetzt, und mit dem 1. Juli

1853 auf 5 Thlr. ermässigt. Nicht finanzielle Erwägungen haben die Ermässigung hervorgerufen, sondern die Rücksicht auf den Eintritt des Steuervereines in den Zollverein war hiebei ausschlaggebend. Die Regierung glaubte um so mehr eine Erhöhung des Kaffeezolles nunmehr beantragen zu können, da sie den Nachweis zu liefern im Stande war, dass nicht die Ermässigung der Steuer auf die in dem letzten Jahrzehent eingetretene Steigerung des Consums von Einfluss war, da mittlerweile seit 1847 eine Verdoppelung des Grosshandelspreises eingetreten war. Der Kaffeeverbrauch, heisst es in den Erläuterungen, hat zugenommen, als man Javakaffee am holländischen Markte (1847 und 1848) mit 20 Cents das Pfund kaufen konnte; und er hat zugenommen, als die Preise auf 30 (1851), 40 (1861) und 45 Cents (1863) stiegen. Durch Erhöhung des Zollsatzes stünde daher eine Steigerung der Einnahme in Aussicht, ohne fühlbare Belastung des Verbrauches besorgen zu müssen [1]). Diese Vorlage wurde ebenfalls nicht allseitig als eine befriedigende angesehen. Einige begrüssten wohl die Herabsetzung des Reiszolles und waren zufrieden, wenn der Eisenzoll von Jahr zu Jahr ermässigt wurde, die weiter gehenden Freihändler erstrebten allsogleiche Beseitigung der Eisenzölle. Die Schutzzöllner eiferten gegen jede Zollherabsetzung und stemmten sich gegen die Zollerhöhung für Kaffee. Die Vorberathung des Gesetzes zeigte ein klägliches Ergebniss; das Nichtzustandekommen des Zolltarifes stand in Aussicht. Der Kaffeezoll war abgelehnt worden, desgleichen die von der Regierung vorgeschlagene Ermässigung auf Baumwollengarn und Gewebe, ebenso auch die von den Freihändlern beantragten weiteren Ermässigungen der Eisenzölle; nur die Herabsetzung des Reiszolles wurde angenommen [2]). Was im offenen Hause im ersten Wurfe nicht

[1]) Die den Erläuterungen beigegebene Tabelle (abgedruckt Hirth „Annalen des norddeutschen Bundes" 1870, S. 351) zeigt, dass die Menge der Einfuhr von Kaffee in den Zollverein von 915.215 im Jahre 1847 auf $1._{67}$ Mill. Ctr., oder der durchschnittliche Verbrauch von $3._{1}$ Pfd. per Kopf auf $4._{32}$ gestiegen ist.

Im Jahresdurchschnitt	Menge der Einfuhr	Verbrauch per Kopf
1847—1852	874.755 Ctr.	$2._{93}$ Pfd.
1854—1858	1,210.893 „	$3._{68}$ „
1859—1863	1,341.681 „	$3._{91}$ „
1864—1868	1,507.582 „	$4._{14}$ „

[2]) Zusammenstellung der gefassten Beschlüsse in Nr. 24 der Drucksachen, Stenographische Berichte.

glückte, gelang hinter den Coulissen: durch einen Compromissantrag wenigstens einen Theil der Tarifvorlage zu retten. Hiernach sollte in die Erhöhung des Kaffeezolles gewilligt, die Zölle auf Erzeugnisse der Baumwollindustrie unverändert gelassen werden. Der Rückzoll sollte herabgesetzt, der Eisenzoll von 5 Sgr. auf $2^1/_2$ Sgr. ermässigt werden. Trotz der Opposition, welche dieser Vorschlag von Seite der Fortschrittspartei fand, ergab die Abstimmung am 6. Mai 1870 183 Ja gegen 91 Nein. Das erste und letzte Zollparlament hatte durch diese Beschlüsse keine unwichtige Aufgabe gelöst, indem eine Reform zu Stande gebracht wurde, die, wie es in der Thronrede heisst, den Tarif vereinfachte, die Beschaffung von Gegenständen des unmittelbaren Verbrauches von Hilfsmitteln für die Arbeit und von Materialien für die Gewebe in ausgedehntem Maasse erleichtert, der Production neue Bahnen eröffnet, dem Verkehre einen weiteren Aufschwung sichert und dem Wohlstand im deutschen Zollvereine eine steigende Entwickelung verheisst.

15. Durch die Gründung des deutschen Reiches trat eine Erweiterung des deutschen Zollgebietes ein. In Folge der Erwerbung Elsass-Lothringens trat daselbst die deutsche Zoll- und Handelsgesetzgebung am 7. August 1871 in Kraft, indem an diesem Tage die Zolllinie gegen Frankreich hin errichtet wurde, wie gegen die Schweiz bereits am 5. Juni 1871. Für den Rest des Jahres bildete Elsass-Lothringen gewissermassen ein eigenes Zollgebiet, indem alle Waaren, welche von dort in den eigentlichen Zollverein gingen, an der Grenze zollmässiger Behandlung unterlagen, während für die aus Deutschland nach dem Reichslande eingeführten Waaren keine Zollgrenze bestand. Dieses für Elsass-Lothringen ungünstige Verhältniss wurde Ende August dahin abgeändert, dass für eine Reihe von Artikeln theils unbeschränkt, theils auf Ursprungszeugnisse hin die freie Einfuhr aus dem Reichslande in den ehemaligen Zollverein zugelassen wurde. Die Vereinigung Elsass-Lothringens mit dem deutschen Zollgebiet erfolgte endlich am 1. Januar 1872.

Die auf das Zoll- und Handelswesen bezüglichen, wichtigeren Bestimmungen der Verfassung des deutschen Reiches sind folgende: Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet von einer gemeinschaftlichen Zollgrenze umgeben. Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem bestimmten Gebiete bleiben als Freihäfen

ausserhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluss in dieselbe beantragen. Das Reich ausschliesslich hat die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des im Bundesgebiete gewonnenen Salzes und Tabakes, bereiteten Branntweines und Bieres, und aus Rüben oder anderen inländischen Erzeugnissen dargestellten Zuckers und Syrups. Nur in Baiern, Würtemberg und Baden blieb die Besteuerung des inländischen Bieres und Branntweines der Landesgesetzgebung vorbehalten. Die Erträge der Zölle und der anderen Abgaben fliessen soweit sie der Reichsgesetzgebung unterliegen in die Reichscasse. Ein bedeutender Theil des Gebietes von Hamburg und Bremen ist der Zolllinie einverleibt worden; Hamburgs Freihafenstellung hat diejenige des nachbarlichen Altona, jene Bremerhavens, die der Häfen Geesteminde und Brake, nach sich gezogen. Mit inneren Staatssteuern dürfen, was sowohl Hervorbringung, Zubereitung und Verbrauch betrifft, nach Artikel 5 des Zollvereins-Erneuerungsvertrages von 1867 und dem Schlussprotokolle nie belegt werden, Branntwein, Bier, Essig, Malz, Cider, Mehl und andere Mühlenfabrikate, Bäcker- und Fleischwaaren, Fett und Spielkarten. Eine gleiche Beschränkung gilt für die Gemeindebesteuerung, welcher Wein und Branntwein im Allgemeinen nicht unterworfen werden dürfen. Es bestehen innerhalb Deutschlands noch gewisse sogenannte Uebergangsabgaben, um einer entsprechenden inneren, einzelnstaatlichen Steuer gegenüber das Gleichgewicht unter den Producenten aufrecht zu erhalten. Doch sind für dieselben bereits 1867 gewisse Maxima festgesetzt worden.

Eine Reform des Zolltarifes trat im Jahre 1873 ein. Auf dem volkswirthschaftlichen Congresse zu Danzig im Herbste 1872 wurde die Nothwendigkeit der Aufhebung der Zölle auf Eisen, Lumpen und Chemikalien besonders betont und eine Ermässigung der Zölle auf Garne und Gewebe gefordert. Die Regierung zeigte sich geneigt, wenigstens zum Theile diesen Wünschen nachzukommen, da die Zolleinnahmen im ersten Vierteljahre des Jahres 1873 im Vergleiche zum Vorjahre ein beträchtliches Mehr zeigten. Der Vorschlag lautete vom 1. October 1873 gänzlich aufzuheben: den Ausgangszoll auf Lumpen und andere Abfälle zur Papierfabrikation, sowie die Eingangszölle auf Roheisen und die meisten anderen Eisensorten, auf Locomotiven und Eisenbahnwagen, Dampfkessel und Maschinen, Pomeranzen, Kraftmehl, Puder,

Stärke und Arrowrot; ferner Ermässigungen vorzunehmen bei den Eingangszöllen auf Fischernetze, Soda, Weissblech, grobe Eisen- und Stahlwaaren, Hüte und Rohstoffe.

Eine weitere Errungenschaft ist das neue Vereinszollgesetz, welches einem wirklichen Bedürfnisse entsprach, nicht blos deshalb, weil an Stelle vielfacher seit 1836 erlassener Normen eine einheitliche Gesetzesarbeit trat, sondern weil das neue Gesetz laut ausgesprochenen Wünschen der kaufmännischen Welt Rechnung trug und möglichste Erleichterung der Zollabfertigung in Bezug auf Expeditionszeit und auf Begleitscheinsabfertigung, sowie Milderung der Declarationspflicht gewährte. Zollfreie Niederlagen wurden einem weit grösseren Kreise von Berechtigten in weit grösserer Anzahl eingeräumt. Nebengebühren zu den Zöllen (wie Blei- und Zettelgelder) sollen in Zukunft nur dann erhoben werden, wenn auf Antrag der Zollpflichtigen besondere Kosten erwachsen. Tarifänderungen sollen mindestens acht Wochen vor ihrer Einführung bekannt gemacht werden, um den Handel in seinen Operationen darauf vorzubereiten.

Von einschneidender Wichtigkeit für das wirthschaftliche Leben sind jene Gesetze, welche die Einheit des deutschen Geldwesens schufen und der Buntscheckigkeit früherer Tage ein Ende machten. Bis zum Jahre 1870 gab es in Deutschland sieben verschiedene Münzsysteme. Die mit Oesterreich abgeschlossenen Münzconventionen, so wichtig sie auch waren, beseitigten das Uebel nicht. Auf dem norddeutschen Reichstage wurde die erste Anregung zur Umgestaltung des Münzwesens gegeben; im Zollparlament wurde der Antrag wiederholt und im April 1870 mit grosser Mehrheit beschlossen, dass die verbündeten Regierungen die Angelegenheit als eine gemeinsame Aufgabe sämmtlicher Staaten des Zollvereines sich aneignen möchten. Nach dem Kriege mit Frankreich legte die Reichsregierung einen Gesetzentwurf im Herbste 1871 vor, welcher die Münzreform in Fluss brachte. Der Entwurf bezweckte zunächst die Prägung von Goldmünzen, ohne die Frage der einfachen oder doppelten Währung zur endgiltigen Entscheidung zu bringen. Dieses bewerkstelligt zu haben ist eigentlich das Verdienst der nationalliberalen Partei.

Diese schwierige Frage wurde seit lange in der Literatur lebhaft erörtert und eine Anzahl von Vorschlägen zu Tage geför-

dert [1]). Der Congress deutscher Volkswirthe in Lübeck schlug reine Goldwährung und das Zwanzigsilbergroschenstück (Goldgulden) als Rechnungseinheit vor. Viele Handelskammern und tonangebende Journale schlossen sich dieser Ansicht an. Nur über das Verhältniss der beiden Edelmetalle gingen die Ansichten auseinander. Dr. Weibezahn in Köln empfahl das Verhältniss wie 1 : $15._{43}$, Böhmert wie 1 : $15._{31}$, womit das Zehnguldenstück genau dem idealen Fünfundzwanzigfrankenstück gleichgekommen wäre. Im Schoosse des Reichskanzleramtes wollte man den Thaler zum Ausgangspunkte der Reform machen, im preussischen Finanzministerium hatte man die Mark gleich zehn Silbergroschen als Rechnungseinheit auserkoren, welche auch den Sieg davontrug. Bremen schaffte mit dem 1. Juli 1872 die Rechnung nach Louisd'orthalern oder Thalern in Gold ab, und schloss sich dem Reichsmarksystem an. In Hamburg forderte die Bürgerschaft einstimmig das Gleiche; der Senat machte Schwierigkeiten und eine endgiltige Regelung wurde erst später vorgenommen. Das definitive Münzgesetz kam erst zwei Jahre später zum Abschlusse.

Von grosser Bedeutung war das nach langen Kämpfen zum Beschluss erhobene Gesetz, wornach bis zum 1. Januar 1876 sämmtliche Banknoten unter 100 Mark, sowie das nicht auf Reichswährung lautende Staatspapiergeld beseitigt werden sollten. Gewiss ein vollständig richtiger Gedanke, da alle Bestrebungen einer Münzregulirung ohne gleichzeitige Beschränkungen der Papiergeldwirthschaft fruchtlos bleiben mussten. Das Gesetz vom 30. April 1874, die Ausgabe von Reichscassenscheinen betreffend, beseitigte das Papiergeld der Einzelnstaaten und setzte an Stelle desselben die Reichscassenscheine. Eine weitere Folge war das Bankgesetz, welches in seinem ersten Entwurfe nur Vorschriften über die metallische Bedeckung der Banknoten enthielt. Die Umgestaltung derselben und die Errichtung einer deutschen Reichsbank wurde fast allgemein gefordert, und der Reichstag hat sich um die wirthschaftlichen Verhältnisse Deutschlands kein kleines Verdienst erworben, dass er die Umgestaltung

[1]) Eine Uebersicht der Literatur über die deutsche Münzfrage von Soetbeer in Holtzendorf „Jahrbuch des deutschen Reiches“ II. Jahrgang, S. 141, ein ungemein reichhaltiges Material bei Hirth Annalen.

der preussischen Bank in eine Reichsbank energisch zum Durchbruche brachte [1]).

Von grosser Wichtigkeit sind die seit 1868 abgeschlossenen Handelsverträge und Consularverträge des deutschen Reiches. Die ersteren sind zumeist Meistbegünstigungsverträge, indem die Tarifsätze, wie wir gesehen, in autonomer Weise ohne auf Zugeständnisse von anderen Staaten zu warten, geregelt wurden, da eine Herabsetzung der Zölle im Interesse der deutschen Industrie geboten erschien. Von einschneidender Bedeutung ist die Organisation der Consularinstitution. Der erste Paragraph des Gesetzes vom 8. November 1867 weist die Consuln an das Interesse des Reiches, namentlich in Bezug auf Handel, Verkehr und Schifffahrt thunlichst zu schützen und zu fördern. Durch besondere Conventionen wurde die Ausübung der Amtsgewalt im fremden Lande geregelt [2]).

[1]) Auch auf anderen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens sind seit der Bildung des norddeutschen Bundes ausserordentliche Fortschritte gemacht worden. Eine eingehende Darlegung der mannigfachen auf die verschiedenen Zweige der Gütererzeugung und Güteryertheilung Bezug habenden Gesetze ist nicht unsere Aufgabe. Hieher gehört das Freizügigkeitsgesetz vom 1. November 1867, woran sich das Gesetz vom 13. Mai 1870 wegen Beseitigung der Doppelbesteuerung anschloss; das Gesetz vom 1. Juni 1870, betreffend den Erwerb und Verlust der Bundes- und Staatsgehörigkeit; das Gesetz über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870; das Gesetz, betreffend die Verpflichtung zum Schadenersatz bei Tödtungen und Körperverletzungen bei dem Betriebe der Eisenbahnen und Bergwerke vom 7. Juni 1875. In civilrechtlicher und volkswirthschaftlicher Beziehung weittragend sind das aus der Initiative des Reichstages hervorgegangene Gesetz über die vertragsmässigen Zinsen vom 14. November 1867, ferner das Gesetz vom 29. Mai 1868, betreffend die Aufhebung der Schuldhaft; das Gesetz über die Beschlagnahme der Arbeits- und Dienstlöhne vom 21. Juni 1869 u. s. w.

[2]) Seit der Bildung des norddeutschen Bundes sind folgende auf Handel und Verkehr Bezug habende Verträge abgeschlossen worden: mit Spanien am 30. März 1868, Zusatzact vom 24. Juni 1868; mit Japan 20. Februar 1869; mit der Schweiz vom 13. Mai 1869; mit Mexiko 28. August 1869; San Salvador 13. Juni 1870; Friedensvertrag zwischen dem deutschen Reiche und Frankreich 10. Mai 1871; mit Portugal 2. März 1872; mit Persien 11. Juni 1873; mit Costaricca 18. Mai 1875; Consularverträge mit Italien 21. December 1868, Consularconventionen mit Spanien 22. Februar 1870 und 12. Januar 1872; mit den Niederlanden 11. Januar 1872; Consularconvention mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 11. December 1871, nebst Schlussprotokoll vom 29. April 1872, Consularconvention mit Russland 8. December 1874, ferner ein Schifffahrts-

16. Die Mangelhaftigkeit der deutschen Statistik und die Schwierigkeiten, auf Grundlage derselben zu sicheren Ergebnissen zu gelangen, sind bekannt genug; erst in den letzten Jahren wurden Anstrengungen gemacht, um genaues und zuverlässiges Material zu erhalten, worauf fussend man künftighin jedenfalls einen genaueren Einblick in die Handelsbewegung haben wird. So mangelhaft jedoch die uns zu Gebote stehenden Daten sein mögen, sie geben wenigstens Anhaltspunkte, um darnach den gewaltigen Aufschwung des Handels bemessen zu können. Für den Zeitraum von 1834—1860 hat Heinrich Rau in seinem Buche: „Vergleichende Statistik des Handels der deutschen Staaten" das zur Verfügung stehende Material zusammengefasst. Hiernach betrug der Werth der

	Einfuhr Mill. Thlr.	per Kopf Thlr.	Ausfuhr Mill. Thlr.	per Kopf Thlr.
1834	$105._{94}$	$4._{5}$	$143._{6}$	$6._{1}$
1842	$188._{67}$	$6._{7}$	$162._{9}$	$5._{8}$
1851	$185._{51}$	$6._{1}$	$178._{49}$	6
1860	$365._{06}$	$10._{9}$	$466._{39}$	$13._{8}$

Besonders seit 1854 beginnt eine auffallende Steigerung des Verkehres, die jedoch theilweise in der Ausdehnung des Zollvereinsgebietes durch den Anschluss von Hannover und Oldenburg ihre Erklärung findet. Sodann aber, und dieses fällt, wenn man die Ziffern der Jahre seit 1854 prüft, beträchtlich in die Wagschale, haben die seit Abschluss des Februarvertrages eingetretenen Erleichterungen des Verkehres zwischen Deutschland

vertrag mit Russland und ein Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Schweden und Norwegen.

Durch den Handelsvertrag mit Japan wurde der Deutsche in dem wunderbaren Sonnenaufgangslande den übrigen Völkern gleichgestellt, die in dem letzten Jahrzehnt an der Erschliessung desselben mit grosser Beharrlichkeit gearbeitet haben. Nur die Städte und Häfen von Hakodade, Hiogo, Kenagawa, Nangasaki, Ningata, Ebisenniato auf der Insel Sado, Osaka und Jedo sollten vom Tage des Vertragsschlusses (20. Februar 1869) den Deutschen offen stehen. Nur der diplomatische Vertreter des Königs von Preussen und der Generalconsul jedes offenen Hafens dürfen frei und unbehindert durch ganz Japan reisen. Die japanischen Zollsätze betragen nur 5% dem Werthe nach; ein Einfuhrverbot besteht für Opium, ein Ausfuhrverbot für Getreide. Wichtig ist die von dem deutschen Unterhändler, Max von Brandt, erlangte Concession bezüglich der freien Ausfuhr von Kupfer gegen Entrichtung eines Zolles von 5% ad valorem.

und Oesterreich der Entwickelung des Handels ungemeinen Vorschub geleistet[1]).

Fassen wir zunächst die Epoche vor dem Abschlusse der Handelsverträge ins Auge, so ergibt sich fast in allen Zweigen des Handels und der Industrie eine ausserordentliche Entwickelung. Allerdings wird man auf die Zolleinigung als solche nicht einzig und allein die grossen Fortschritte zurückführen können, allein jedenfalls übte sie eine mächtige Einwirkung, und unter den geschichtlichen Ereignissen unseres Jahrhunderts dürfte vielleicht keines folgenreicher gewesen sein, als die Bildung des Zollvereines. Es ist heute eine allgemein anerkannte Thatsache, die noch vor anderthalb Jahrzehnten nur wenigen einsichtigen Köpfen vollständig klar war, dass die nationale Zusammengehörigkeit durch nichts so gekräftigt worden ist, als durch Wegfall jener Zoll- und Mauthschranken, welche eben so viele Fesseln des Verkehres waren, und wodurch es allein erst möglich wurde, von einem deutschen Handel, von einer deutschen Industrie zu sprechen. Der Zollverein hat aus ursprünglich landwirthschaftlichen Zuständen den Uebergang zur Entwickelung der Manufacturkraft und zur Grossindustrie überraschend schnell gemacht. Das technische Betriebswesen und der mercantile Geschäftsbetrieb sind im Verlaufe der letzten drei Decennien vollständig umgewandelt und die Productionskraft ist in dieser Zeit um mehr als das Doppelte erhöht worden[2]). Viele der Ursachen, die dazu beigetragen, sind allerdings nicht blos dem Zollvereine eigen, sondern

[1]) Der Versuch, den Werth der Handelsbewegung zu schätzen, ist von verschiedenen Seiten gemacht worden. Junghanns berechnete in seinem Werke „der Fortschritt des Zollvereines“ Leipzig 1848 den Werth der Waareneinfuhr und Ausfuhr des Zollvereines in den Jahren 1834—1846; Hübner vervollständigte diese Arbeit für die Jahre 1850—1861 endlich hat Bienengräber in dem trefflichen Werke: „Statistik des Verkehres und Verbrauches im Zollverein für die Jahre 1842—1864“ Berlin 1868, eine Handelsbilanz für 1864 vorgelegt. Es wäre indess ein Fehler, auf Grundlage dieser ungemein fleissigen Arbeiten handelspolitische Systeme aufzubauen, da die Schätzungen in keiner Weise die Möglichkeit sicherer Ergebnisse zulassen. Vgl. Hirth „Beiträge zu einer deutschen Handelsstatistik“ in den Annalen, Jahrgang 1869. Die Ziffern in den obgenannten Werken in Tabellenform zusammengestellt, geben höchstens annäherungsweise ein Bild über die Entwickelung des Verkehres im Zollvereine.

[2]) Bienengräber „Statistik des Verkehres und Verbrauches im Zollvereine“ S. 459.

liegen in der Richtung, welche das wirthschaftliche Leben fast überall eingeschlagen; in der Einführung besserer Maschinen, in der strengen Arbeitstheilung und daher in der Specialisirung der Fabrikation, in der Verbesserung der Communicationen u. dgl. m., aber selbst alle diese Factoren in Abzug gebracht, bleibt noch ungemein viel übrig, was einzig und allein der Zolleinigung zuzuschreiben ist.

Die Steigerung des Verkehres zwischen Deutschland und Frankreich ist eine ganz ausserordentliche, besonders seit der Mitte der Fünfziger Jahre. Der Handelsverkehr zwischen Frankreich und Deutschland ergibt nach der französischen Statistik folgendes Bild:

	Generalhandel		Specialhandel	
	Einfuhr nach Frankreich	Ausfuhr von Frankreich	Einfuhr nach Frankreich	Ausfuhr von Frankreich
1850—1854	79.4	73	59.9	63.1
1855—1859	222.4	158.2	122.7	130.2
1860—1864	285.2	253	160.2	217.2
1865—1869	391.2	294.2	250.1	259.7

Im Generalhandel überwiegt während des Zeitraumes 1850 bis 1870 die Einfuhr Deutschlands; das Plus zu Gunsten Deutschlands beträgt 1865—1869 fast 90 Mill. Fr. Mit welchen Befürchtungen sah man den Folgen des preussisch-französischen Handelsvertrages entgegen! Theoretiker und Praktiker stimmten in rührender Eintracht Klagelieder an, über die schwere Beeinträchtigung, welche die deutsche Wirthschaft zu erleiden haben werde. Moritz Mohl schrieb sein bekanntes dickleibiges Buch und führte ein kolossales Ziffernmaterial ins Feld, um den stricten Beweis zu liefern, dass Deutschland unrettbar verloren sei. Diese Kassandrarufe erfüllten sich nicht; die sorgfältigsten Untersuchungen der letzten Jahre führten zu dem Ergebnisse, dass die Zahlungsbilanz Deutschlands Frankreich gegenüber keine ungünstige ist [1]).

Der Krieg unterbrach die innigen Handelsbeziehungen, welche sich in den Sechziger Jahren zwischen den beiden Staaten herausgebildet hatten.

[1]) Vgl. die treffliche Schrift von Otto Arendt „Die internationale Zahlungsbilanz Deutschlands in den letzten Jahrzehnten der Silberwährung“ Berlin 1878.

Die Handelsverträge mit den verschiedenen Staaten Deutschlands wurden aufgehoben und in dem Frankfurter Frieden vom 10. Mai 1871 wurde im eilften Artikel festgesetzt, dass die deutsche Regierung und die französische Regierung den Grundsatz der gegenseitigen Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation ihren Handelsbeziehungen zu Grunde legen. Ausgenommen sind jedoch die Begünstigungen, welche einer der vertragenden Theile durch Handelsverträge anderen Ländern gewährt hat oder gewähren wird, als den folgenden: England, Belgien, Niederlande, Schweiz, Oesterreich, Russland. Auch behielt sich die französische Regierung vor, von den deutschen Schiffen und deren Ladung, Tonnen- und Flaggengebühren zu erheben, mit dem Vorbehalte, dass diese Gebühren die von den Schiffen und Ladungen der vorerwähnten Nationen erhobenen nicht übersteigen.

Der Verkehr litt in Folge des Krieges ungemein; die Ein- und Ausfuhrlisten zeigen einen kolossalen Rückgang des Handels in den Jahren 1870 und 1871; seit 1872 ist eine ausserordentliche Steigerung bemerkbar, die in verschiedenen Ursachen ihre Erklärung findet. Die Vereinigung von Elsass-Lothringen einerseits, die französische Kriegscontribution andererseits haben naturgemäss der Handelsbilanz ihr Gepräge aufgedrückt. Im Jahre 1871 betrug die deutsche Einfuhr im Generalhandel 173, im Specialhandel 161 Mill. Fr.; die Ausfuhr Frankreichs 219 und 199 Mill. Fr. Im Jahre 1876 belief sich der wirkliche Werth bei der Einfuhr nach Frankreich auf 387, bei der Ausfuhr Frankreichs nach Deutschland auf 431 Mill. Fr.

Bei der Einfuhr Deutschlands nach Frankreich steht Vieh obenan. Dann folgen Baumwollwaaren, rohe Häute, Felle, Steinkohlen Bauholz, Bier, Wollwaaren. Bei der Ausfuhr nimmt Wein den ersten Platz ein. Von allen Ländern, wohin französische Weine exportirt werden, nimmt Deutschland fast die grössten Mengen auf. Der Import betrug 1863 9 Mill., 1869 $11._5$, sank im Jahre 1870 auf 4 Mill. und erhöhte sich schon 1871 auf $27._4$, 1875 auf $47._7$ Mill. Fr. Dagegen haben deutsche Weine sich bisher nur einen geringen Absatz in Frankreich erobert; die Einfuhr hat bis 1870 nie 1 Mill. Fr. im Werthe überstiegen.

Was die Textilindustrie anbelangt, so überwiegt die Ausfuhr Frankreichs, wenn auch nicht bedeutend [1]).

17. Allein nicht die vielfach unzuverlässigen Ein- und Ausfuhrlisten sind für die Beurtheilung maassgebend; dass die deutsche Volkswirthschaft in den letzten dreissig Jahren einen gewaltigen Aufschwung genommen, lässt sich auch aus anderen Anzeichen mit vollständiger Sicherheit darthun. Auf die Entwickelung des Bergbaues, der Eisenverarbeitung, des Eisenbahnwesens u. s. w. haben wir schon hingewiesen, hier mögen noch einige Angaben ihren Platz finden, die sich auf das Bankwesen und den Effectenverkehr beziehen. Der deutsche Notenumlauf belief sich 1846 auf $6._{01}$ Mill. Thlr., 1869 auf $237._{24}$ Mill. Thlr. Schon diese beiden Ziffern sind beredt genug, und die Geschichte der preussischen Bank, eines der solidesten Institute der Welt, gewährt uns einen klaren und sicheren Einblick in die stetige zunehmende Steigerung

[1]) Der Handel in Artikeln der Textilindustrie hat seit dem Abschlusse des Handelsvertrages sich aus kleinen Anfängen allmälig ansehnlich entwickelt, die jetzige Bedeutung aber erst durch den Hinzutritt der elsässischen Industrie erlangt. Es betrug der gegenseitige Verkehr in Garnen, Webe- und Wirkwaaren in Millionen Francs:

	Einfuhr Deutschlands nach Frankreich	Ausfuhr Frankreichs nach Deutschland
1863	$3._2$	$69._5$
1869	$19._7$	$70._3$
1874	$59._3$	$57._5$
1875	$69._9$	$61._9$

Die Ziffern des Jahres 1875 vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Artikel:

	Einfuhr Deutschlands nach Frankreich	Ausfuhr Frankreichs nach Deutschland
Garne aller Art	$19._9$	$9._6$
Baumwollwaaren	$30._7$	$4._8$
Wollwaaren	$10._3$	$28._4$
Seidenwaaren	$8._6$	15
Leinen- und Hanfwaaren	$6._4$	$4._1$

Die Garneinfuhr aus Deutschland besteht zu drei Viertheilen aus Baumwollgarnen, während die französische Ausfuhr überwiegend Wollgarne umfasst. In Seidenwaaren führt Deutschland gemischte, Frankreich rein seidene Waaren aus. Bei Wollwaaren überwiegt in Deutschland der Export von Wirk- und Posamentierwaaren, in Frankreich von Stoffen und Teppichen. Bei Baumwollwaaren bilden die unbedruckten Stoffe je ein Drittel, baumwollener Sammt fast ein Sechstel der Einfuhr aus Deutschland nach Frankreich.

des deutschen Handels und Verkehres. Seit 1850 hat sich der Umsatz derselben mehr als verfünffacht.

Seit dem Anfange der Sechziger Jahre beginnt auch das deutsche Capital eine thätigere Rolle auf dem Weltmarkte zu spielen, und fremde Creditpapiere bürgern sich auf der Berliner Börse ein. In erster Linie standen früher österreichische und russische Papiere. Russische Prioritäten und die österreichische Lottoanleihe vom Jahre 1860 fanden daselbst willige Abnahme. In den Jahren 1860—1865 schwang sich Berlin zu einer hervorragenden Stellung im Geldverkehre hervor. Die Umsätze in Fonds, Actien und anderen Werthpapieren und Wechseln steigerten sich in Berlin der Art, dass es seitdem zu den ersten Plätzen des Continentes zählt. Amerikanische Effecten spielten eine Zeit lang eine grosse Rolle. Nach dem Kriege traten italienische Papiere hinzu. Während russische Fonds und besonders russische 5%ige Prämienanleihe lebhaft gehandelt werden, in polnischen Liquidations-Pfandbriefen ein ziemlich umfangreiches Geschäft stattfindet, treten österreichische Papiere immer mehr in den Hintergrund, wenn man von Creditactien und anderen Spielpapieren absieht.

Man gewinnt erst eine richtige Vorstellung von dem ausserordentlichen Anwachsen des Handels in den letzten dritthalb Jahrzehnten, wenn man die Ziffercolonnen der wichtigsten Handelsartikel einer kritischen Prüfung unterzieht.

Der Verkehr mit den Erzeugnissen der Landwirthschaft hat zum Theil eine früher ungeahnte Ausdehnung erlangt, theilweise auch dadurch hervorgerufen, dass seit 1870 jeder Eingangszoll hinwegfiel. Es betrug der Eingangszoll für Weizen, Roggen und Gerste 1854—1857 $^1/_5$ Thlr., 1857—1865 $^1/_{15}$, 1865—1870 $^1/_{60}$ Thlr., seit 1870 frei. Bekanntlich ist Deutschland ausser Stande, seinen Bedarf an Cerealien durch eigene Production zu decken. Im Durchschnitte der fünf Jahre 1838—1842 umfasste der Cerealienverkehr des damaligen Zollvereines mit dem Auslande $14._{18}$ Mill. Ctr., 1873—1877 betrug der Verkehr des deutschen Zollgebietes $71._{42}$ Mill. Ctr. Während die Bevölkerung blos um 50% sich durch Aufnahme neuer Gebiete in den Verband vermehrt hat, hat der Verkehr sich um das Vierfache gesteigert. Im Durchschnitte des Zeitraumes 1838—1842 sind an Getreide eingegangen $3._{42}$ Mill. Ctr., ausgegangen $10._{75}$ Mill. Ctr., und demnach mehr ausgeführt worden $7._{33}$. Dagegen 1873—1877 überwog die Mehreinfuhr um $27._{28}$

Mill. Ctr. Der Getreideverbrauch Deutschlands ist um 92 Pfd. per Kopf gestiegen. Auch bei Mehl überwiegt nun die Einfuhr. Was Roggen anbelangt, so muss Deutschland den zehnten Theil seines Bedarfes aus dem Auslande beziehen. Auch bei anderen Cerealien zeigen sich ähnliche Erscheinungen.

Mit vollem Rechte fasst man bei Beurtheilung der wirthschaftlichen Verhältnisse die Förderung der Steinkohlen und Eisenerze ins Auge, um darin in vielfacher Beziehung einen Gradmesser zu finden für die Beurtheilung der Industriestellung eines Landes. Was nun Preussen allein anbelangt, welches innerhalb des deutschen Zollgebietes von jeher eine präponderirende Stellung einnahm, so betrug im Jahre 1852 die Steinkohlenförderung 103 Mill. Ctr., im Jahre 1865 $371._8$ Mill. Ctr. Vergleicht man innerhalb dieses Zeitraumes die einzelnen Jahre mit einander, so tritt uns ein stetiger Fortschritt entgegen, nur das Jahr 1859 hat gegen das Vorjahr ein Mindererergebniss. Das Kriegsjahr 1866 brachte nur die geringfügige Zunahme auf $372._5$ Mill. Das Jahr 1867 bildet mit seinen $420._{57}$ Mill. Ctr. den Ausgangspunkt für die weitere Vergleichung, da die Production der neuen Landestheile mit inbegriffen ist. Die folgenden Jahre lieferten in Millionen Centnern folgende Ergebnisse:

1868	$454._6$	1869	$475._2$	1870	466	1871	519
1872	$590._{47}$	1873	$646._{95}$	1874	$638._7$	1875	$668._3$

Im gesammten deutschen Reiche mit Einschluss von Luxemburg steigerte sich die Steinkohlenförderung von $311._5$ Mill. Ctr. im Jahre 1862 auf $748._7$ Mill. im Jahre 1875, eine innerhalb dieses Zeitraumes stetige Zunahme, da nur in den Kriegsjahren 1866 und 1870 ein Rückgang bemerkbar ist. Die Wichtigkeit dieses Industriezweiges für den Handel geht schon daraus hervor, dass in Preussen die Ausfuhr von Steinkohlen von $17._{18}$ Mill. Ctr. im Jahre 1852 auf $105._7$ Mill. im Jahre 1876 gestiegen ist, während die Einfuhr sich von $9._8$ auf $42._{07}$ gehoben hat. — Die Eisenerzförderung stieg in Preussen in dem Zeitraume von 1852—1865 von $9._7$ Mill. auf $34._{48}$, und von 1867—1876 von $47._5$ Mill. auf $51._4$ Mill. Ctr., nachdem 1872 und 1873 durchschnittlich über 70 Mill. erzeugt wurden. Im deutschen Reiche betrug die Eisenerzförderung 1862 $44._3$ Mill., 1875 $94._6$ Mill. Ctr.; die höchste Ziffer erscheint im Jahre 1873 mit $123._5$ Mill. Die Production der Hochöfen steigerte sich in Preussen von $3._2$ Mill. im Jahre 1852

auf 27.$_9$ Mill. im Jahre 1875 und 26.$_4$ 1876, die höchste Ziffer erscheint im Jahre 1873 mit 31.$_4$ Mill. Ctr.; im deutschen Reiche stieg die Erzeugung von 13.$_7$ Mill. 1862 auf 40.$_5$ Mill. im Jahre 1875 (1873 bereits 44.$_8$ Mill. Ctr.). Die Eisenzölle haben seit 1834 mannigfache Aenderungen erfahren. Bis 1844 wurde Roheisen zollfrei belassen, Schmiedeeisen und Stahl waren mit 1 Thlr. per Ctr. belegt. Vom 1. September 1844 wurde für Roheisen ein Zoll von 10 Mk., für Schmiedeeisen 4.$_5$ Mk. und 7.$_5$ eingeführt. In Folge des französischen Handelsvertrages wurde der Roheisenzoll auf 0.$_{75}$ Mk. herabgesetzt, vom 1. Juli 1868 auf 0.$_5$ Mk., vom 10. October 1870 auf 0.$_{25}$ Mk. ermässigt, um vom 1. October 1873 ganz zu entfallen. Der Zoll auf Schmiedeeisen und Stahl ermässigte sich während dieser Periode auf 2.$_5$, 1.$_{75}$ und 1 Mk. und wurde vom 1. Januar 1877 ganz beseitigt. Mit Recht bemerkt der Bericht der Kölner Handelskammer, der eine sorgfältige Zusammenstellung der Production enthält, dass selbst beim vollständigen Ausschlusse ausländischer Zufuhren der inländische Markt zur Aufnahme der heimischen Erzeugnisse nicht mehr im Stande und die Verwerthung eines sehr erheblichen Theiles derselben am Weltmarkte zur Nothwendigkeit geworden ist. Der überstürzende Aufschwung in den auf 1871 unmittelbar folgenden Jahren, welcher durch die fast 100 % erreichende Preissteigerung hervorgerufen worden ist, hat grosse Hoffnungen erweckt und jenen Rückschlag naturgemäss hervorgerufen, der gegenwärtig auf diesem Industriezweige so schwer lastet.

Der Rückgang der Preise in den letzten Jahren ist ein beträchtlicher. Der durchschnittliche Werth eines Centners in Berlin betrug 1872 8.$_{55}$ Mk., 1873 7.$_{13}$, 1874 5.$_{22}$, 1875 4.$_{43}$, 1876 3.$_{78}$ Mk. Die Menge der Production stand 1876 nur um 9.$_{16}$ % hinter jener des Jahres 1872 zurück, der Werth stellt sich jedoch 49.$_{43}$ % geringer heraus. Die Zahl der im Betriebe stehenden Hochöfen belief sich 1872 auf 253, 1876 172; ausser Betrieb standen in den beiden Jahren 79 und 163 Hochöfen. Die mittlere Menge von dargestelltem Roheisen, welche auf einen im Betrieb stehenden Hochofen fällt, ist in den letzten Jahren gestiegen (115.244 Cr. im Jahre 1872 auf einen im Betrieb stehenden Hochofen, 153.993 im Jahre 1876)[1]).

[1]) Zeitschrift des preuss. statist. Bureau. Jahrg. 1877, S. XLI.

Die bedeutendsten Fortschritte fallen erst in die letzten Jahre durch Einführung des Bessemerprocesses. Seit 1866 hat die Production von Bessemerstahl grosse Ausdehnung gewonnen und im Jahre 1874 wurden bereits 2.$_{8}$ Mill. Zollctr. erzeugt; die Veränderung in dem Erzeugungsprocesse kam besonders Westphalen und Schlesien zu Gute. Die Krupp'sche Fabrik zu Essen hat sich bekanntlich zuerst in Deutschland dieses Verfahren Bessemers angeeignet, und diesem Umstande ist die grosse Prosperität derselben zum Theil wenigstens zuzuschreiben. Die Fabrik gehört zu den grössten industriellen Schöpfungen; sie ist mit 6.$_{5}$ Mill. Thlr. versichert und zahlt an Arbeitslöhnen 4—6 Mill. Mk. Ausserdem sind erwähnenswerth die vereinigte Königs-Laurahütte in Oberschlesien mit einer Erzeugung von 1.$_{85}$ Mill. Ctr. Roheisen, der Bergwerks- und Hüttenverein zu Hörde in Westphalen, die Steinhauser Hütte zu Wiken an der Ruhr, der Phönix zu Lahr bei Ruhrort.

Mit der Steigerung der Production von Roheisen hielt jene der fertigen Fabrikate gleichen Schritt. Stabeisen wurde producirt 1864 464 Mill. Kilogr., 1874 1008 Mill., Stahl 1864 71 Mill., 1874 410 Mill. Kilogr., eine nach dem Urtheile von Fachmännern zum Theil forcirte Production, wodurch der Import von Roheisen stark angespannt werden musste, der auch theilweise zu den irrationellsten Bedingungen und Preisen vor sich ging [1]).

Bei der Textilindustrie kann die Zunahme des Verbrauches des Rohstoffes als ein Maassstab für die Entwickelung der Industrie dienen. Die Einfuhr an Baumwolle belief sich in den Jahren 1854—1856 im Durchschnitte auf etwas über 1 Mill. Ctr. jährlich, wovon in runder Ziffer 251.000 Ctr. zur Ausfuhr gelangten, wornach der heimische Verbrauch sich auf 0.$_{75}$ Mill. Ctr. stellte; in den Jahren 1875—1877 betrug die Einfuhr von roher und bearbeiteter Baumwolle im jährlichen Durchschnitte 3.$_{33}$ Mill. Ctr., wovon 0.$_{78}$ Mill. ausgeführt wurden. Der Verbrauch betrug daher durchschnittlich 2.$_{55}$ Mill. Ctr. jährlich, eine jedenfalls ziemlich bedeutende Zunahme in zweiundzwanzig Jahren, wobei allerdings die Erwerbung des Elsass im Auge behalten werden muss. Die Einfuhr der baumwollenen Gespinnste hat während dieser Epoche

[1]) Vgl. das treffliche Buch von Lindheim „Kohle und Eisen im Welthandel" Wien 1877, S. 18.

abgenommen, die Ausfuhr zugenommen. Nehmen wir Deutschland zunächst vor dem Kriege mit Frankreich in den Jahren 1854—1869, so betrug die Einfuhr 1854—1856 im jährlichen Durchschnitte etwas über 1/2 Mill. Ctr., die Ausfuhr 46.200 Ctr.; in dem Triennium 1867—1869 betrug die Einfuhr 316.000, die Ausfuhr 84.100 im jährlichen Durchschnitte, erstere hat daher abgenommen, letztere zugenommen. Die letzten Jahre geben nun folgendes Bild in Tausenden von Centnern:

	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Einfuhr	285	429	456	438	419	417	465	362
Ausfuhr	67	77	98	97	101	175	193	208

Berechnet man die heimische Garnproduction und den für die deutsche Weberei erforderlichen Garnbedarf, so gelangt man zu der unumstösslichen Thatsache, dass der Procentantheil des ausländischen Garnes seit Gründung des deutschen Zollvereines stetig gesunken ist. Der ausländische Garnimport entspricht einem bestimmt umschriebenen Bedürfnisse der deutschen Industrie, da die deutsche Spinnerei nicht allen Bedürfnissen genügt.

Durch Annexion des Elsass ist die Zahl der Spindeln in Deutschland um beiläufig 55% vermehrt worden. Der Garnverbrauch ist aus dem Grunde nicht in demselben Verhältnisse gestiegen, da die elsässische Spinnerei in grösserem Umfange als die übrige deutsche Spinnerei feinere Garnnummern erzeugt. Das ausländische Garn wird vom deutschen Markte langsam verdrängt, indem die heimische Production dem Bedürfnisse zu entsprechen sucht. Für gewisse Kreise des Bedarfes erhält sich der ausländische Import. Die Ausfuhr von Garn ist nicht belangreich, hat aber doch in dem Jahrzehnt 1865—1877 zugenommen; sie stieg nämlich von durchschnittlich 71.100 Ctr. in den Jahren 1865—1869 auf durchschnittlich 169.000 Ctr. in den Jahren 1875 bis 1877 [1]).

An der Erzeugung baumwollener Stoffe betheiligen sich in Deutschland alle Staaten. Die Gesammtproduction wird auf $1._{8}$ Mill. Ctr. geschätzt. Noch überwiegt der Handstuhl (164.500

[1]) Der Zoll betrug für eindrähtiges rohes Garn bis zum Jahre 1846 2 Thlr. per Ctr.; von 1847—1865 3 Thlr. und wurde von da an wieder auf den früheren Satz von 2 Thlr. reducirt. Im Jahre 1846 kamen auf je 1000 Einwohner 25 Spindeln, 1861 65, 1866 66 Spindeln. Elsass zählte bei seinem Eintritte in das Zollgebiet $1._{434}$ Mill. Spindeln.

gegen 23.900 Maschinenstühle) [1]. Sachsens Strumpfwirkwaaren, Elberfelds Rothgarnfabrikate, Barmens Bänder und Borten, Gladbachs Hosen- und Rockstoffe, Ettlingens Baumwollensammte besitzen einen Weltmarkt. Die deutsche Kattunweberei streckt ihre Arme immer weiter nach allen Weltrichtungen aus. Die Versorgung der fremden Märkte hat aufgehört ein Monopol der Engländer und Franzosen zu sein. „Die in der Herstellung besonders der mittelfeinen und gangbarsten Qualitäten täglich fortschreitenden deutschen Fabriken beanspruchen ihren Antheil an dem Exporthandel. Diese neuen Ankömmlinge auf dem Weltmarkte bieten den Bevölkerungen, mit denen sie Verbindungen anknüpfen, bezüglich der Güte der Waaren, sowie der Pünktlichkeit der Ausführung grössere Garantie als der englische und französische Handel. So kommt es, dass die deutschen Kattune auf vielen Märkten den englischen und französischen vermöge ihrer soliden Ausführung vorgezogen werden. Anfangs unter französischer Etiquette können die Erzeugnisse der würtembergischen Kattunmanufactur jetzt ihren Ursprung bekennen, und namentlich in der Schweiz und Italien gehört die Fabriksmarke zu den beliebtesten“ [2]).

In Druck und Färberei steht Deutschland durch die Erwerbung des Elsass nun in erster Linie. Aber auch abgesehen hievon besitzt es einige Fabriken, die eines Weltrufes geniessen. So die Färberei und Druckerei in Elberfeld.

So Bedeutendes auch die deutsche Kammgarnspinnerei leistet (450.000 Spindeln), vermag sie mit England, Belgien und der Schweiz nicht ganz zu concurriren. Die belgischen Fabriken bestreiten den deutschen das Feld. Dagegen hat sich die deutsche Vigognespinnerei den englischen Markt erobert und trotz des

[1]) Die Weberei hat bis zum französischen Handelsvertrage für alle Gattungen von baumwollenen Waaren einen Zollschutz von 50 Thlr. per Ctr. genossen. Im Jahre 1865 erfolgte je nach der Feinheit und dem Werthe der Gewebe eine Ermässigung auf 10, 16 und 30 Thlr. und der letzte Satz erfuhr im Jahre 1872 in Folge des Anschlusses von Mecklenburg an das Zollgebiet eine Herabsetzung auf 24 Thlr. In der Zeit von 1861 bis 1875 vermehrte sich die Zahl der mechanischen Webstühle in Deutschland (ohne Elsass) von 29.448 auf 57.390, wogegen die Zahl der Handstühle um beiläufig 27.000 zurückgegangen ist. Die Anzahl der mechanischen Webstühle in Elsass-Lothringen beträgt 30.000.

[2]) Handelskammerbericht Würtembergs 1871, im preussischen Handelsarchiv. I, S. 266 f.

hohen Zolles auch in Russland und Schweden einen beträchtlichen Absatz gewonnen. Die Strichgarnfabrikation wird in 1800 Fabriken mit 1.$_2$ Mill. Spindeln betrieben. Die Wollweberei hat wie überall einen harten Kampf mit den englischen Erzeugnissen, deren Einfuhr in den Jahren 1868—1875 grosse Ausdehnung erlangt hat, wogegen die hohen Zollsätze in anderen Staaten den Absatz erschweren. In Kammgarnartikeln leistet Sachsen Vorzügliches, welches auch in Chemnitz einen bedeutenden Industrieplatz für wollene Ripse besitzt. In Bukskins, Futterstoffen und Confectionsartikeln findet ein beträchtlicher Export statt.

Die Flachsgarnspinnerei beschäftigt gegenwärtig in Deutschland 303.800 Spindeln. Der Bedarf wird durch Einfuhr von österreichischen, belgischen und englischen Garnen gedeckt. Die Weberei steht auf einer hohen Stufe. Bielefelds feine Leinwand, Nordhausens Drills, die Göppinger Erzeugnisse, die Möbeldamaste Preussisch-Schlesiens, die Tafelzeuge Sachsens dienen zumeist dem Export.

Der Leinenhandel hat verhältnissmässig Einbusse erfahren, einmal schon dadurch, dass selbst im Inlande der Bedarf an Leinen durch baumwollene Stoffe ersetzt ist und der früher bedeutende Export nach den ehemaligen spanischen Colonien Südamerikas, nach Westindien, Spanien, Italien, Holland und Russland in Folge des zunehmenden Verbrauches von Baumwollgeweben sich beträchtlich vermindert, zum Theil auch ganz aufgehört hat. Den Vermittler für Leinenerzeugnisse machte früher Hamburg, indem die Erzeugung auf Rechnung hamburgischer Kaufleute betrieben wurde. Vornehmlich in Schlesien wurden alljährlich rohe Leinen aufgekauft, gebleicht und mit Rücksicht auf die Bedürfnisse und den Geschmack der Abnehmer appretirt. Für weisse und bunte Leinen wurde Hamburg auf diese Weise der grösste Markt. Im Durchschnitte der Jahre 1836—1838 wurden alljährlich Leinen im Werthe von 7.$_5$ Mill. Mk. Banco ausgeführt. Die schutzzöllnerische Partei sieht auch einen Grund des Darniederliegens der deutschen Industrie in der zollfreien Einfuhr roher böhmischer Leinen, die seit mehr als einem Jahrhundert in Kraft stehend, durch die Handelsverträge bestätigt worden ist. In früheren Zeiten, wird behauptet, habe es sich um die Completirung der für den Export nach den spanischen Colonien bestimmten Leinensortimente Schlesiens gehandelt, welche durch die geringeren

Qualitäten böhmischer Handgarnleinen bewerkstelligt worden sei; in neuerer Zeit haben die Schlesier auf ihre Rechnung weben und aufkaufen lassen und auf diese Weise „von den jede Concurrenz schlagenden Hungerlöhnen und der dem deutschen Einkäufer günstigen Valuta Böhmens profitirt“. Nun aber sei Alles anders geworden. Die böhmischen Leinenfabrikanten haben sich an der Grenze grosse Etablissements errichtet und überschwemmen Deutschland mit böhmischen Leinen, sowohl Handgeweben als mechanischen Geweben. Aus diesen Gründen wird vollständige Aufhebung gefordert [1]).

Die deutsche Glasindustrie hat sich zu einer hohen Stufe emporgeschwungen. Auch wünschen die Industriellen nur den Wegfall oder die Ermässigung der Zölle in den andern Staaten, keineswegs eine Erhöhung der Zollsätze. In einzelnen Artikeln, z. B. in der Spiegelfabrikation und der Erzeugung des Grünhohlglases, hat Deutschland keine Concurrenz zu scheuen. Die Anzahl der Glasfabriken wurde 1874 auf 250 geschätzt. In beträchtlichen Mengen werden ausgeführt Hohlglas, rohes und geschliffenes Spiegelglas, färbiges Glas, Glasmasse u. dgl. m. Die ausgeführte Menge belief sich auf $0._6$ Mill. im Jahre 1871, $0._{71}$ Mill. im Jahre 1872.

Die Industrie von Chemikalien hat der deutschen Wissenschaft ihre hervorragende Stellung zu danken. Deutschland erreicht England, bemerkt treffend C. Th. Richter, in Betreff der Massenerzeugung mancher Artikel nicht, aber es überbietet England und alle anderen Staaten an Vielseitigkeit und wissenschaftlicher Durchbildung der noch jungen Industrie. Hieher gehört die Erzeugung von Paraffin und Theerölen, des Schwefels und der Schwefelsäure, die Bereitung von Soda, Chlorkali und aller künstlichen Dungstoffe. Für Kalidünger wurde 1861 die erste Fabrik zu Stassfurt gegründet; 1873 bestanden 33 Fabriken. Der Export Deutschlands beläuft sich in diesem Artikel auf 1 Mill. Ctr. Deutsche Erzeugnisse der chemischen Industrie haben sich im Osten ein unbestrittenes Absatzgebiet erobert. Der beträchtliche Absatz an Seife und Parfümerieartikeln nach Frankreich hat durch die in neuester Zeit daselbst vorgenommene Zollerhöhung gelitten.

[1]) Die freie Einfuhr belief sich im Durchschnitte der letzten Jahre auf etwa über 55.000 Ctr.

Die Berliner Damenconfectionsbranche erzeugt Waaren im Werthe von 30 Mill. Mk.; mehrere Dutzend grosser Geschäfte beschäftigen über 6000 Frauen und Mädchen. Berlin ringt in diesen Artikeln mit Paris und Wien. Das sächsische Erzgebirge hat seinen Maschinenstickereien ein bedeutendes Absatzgebiet errungen; die deutsche Filz- und Seidenhutfabrikation auf überseeischen Märkten Eingang gefunden. Die Lederindustrie Deutschlands steht auf einer hohen Stufe; besonders in einzelnen Zweigen beherrschen Worms, Mainz und Freiburg den Weltmarkt. Lack- und Farbleder werden in bedeutenden Mengen nach Oesterreich, Kalbleder nach England und Amerika ausgeführt. Das zu Schuhleder verarbeitete Rossleder ist eine Specialität Deutschlands. Die Pferdledererzeugung Triers behauptet ihren alten Ruf; Berlin hat die Brandsohlledergerberei ausgebildet. Bis in die jüngste Zeit wurde die deutsche Schuhfabrikation von der österreichischen ganz in den Schatten gestellt, in neuester Zeit haben einige süddeutsche Fabriken eine glückliche Concurrenz eröffnet. Leipzigs Bedeutung für die Reise- und Kürschnerwaarenerzeugung ist bekannt.

Um einen Einblick in die Grösse des Fortschrittes deutscher industrieller Thätigkeit zu gewinnen, genügt es nicht, den grossen wuchtigen Industrien allein seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Das eingehende Studium der Handelskammerberichte macht uns mit Erscheinungen bekannt, die jedenfalls auch Erwähnung verdienen, wenn es sich darum handelt darzulegen, auf welchen Gebieten deutscher Gewerbsfleiss in fremden Ländern den Mitbewerb fremder Staaten nicht blos auszuhalten, sondern auch zu besiegen vermag. Dem Geschichtschreiber der deutschen Industrie muss es überlassen bleiben, sich dieser Aufgabe bis in die Einzelnheiten zu entledigen; für unseren Zweck mögen einige Beispiele genügen, die wir dem industriellen Leben Würtembergs entlehnen. Vielleicht in keinem Lande Deutschlands wurde aber auch so viel für die Gewerbeförderung, für die industrielle Erziehung gethan, als gerade hier, und die nicht unbedeutenden Erfolge, welche das kleine Land auf europäischen und überseeischen Märkten errungen hat, dankt es der Einsicht jener Männer, die mit seltener Beharrlichkeit und Sachkenntniss die industrielle Erziehung des Volkes förderten. Und in dem kurzen Zeitraume eines Menschenalters ist dies bewerkstelligt worden! Die Central-

stelle für Gewerbe und Handel hat sich unter Steinbeis die grössten Verdienste um das Land erworben, und das Studium der Geschichte dieser Anstalt ist um so empfehlenswerther, als wir dadurch einen Einblick gewinnen, wie vorgegangen werden soll und muss, sei es, wenn es sich darum handelt, eine sinkende Industrie in eine lebensfähige Richtung zu lenken, sei es, um vollständig neue Erwerbszweige zu schaffen. Gerade schwankenden Gemüthern, welche über die einzuschlagende Richtung der Handelspolitik sich nicht zur Klarheit emporringen können, ist es zu empfehlen, sich die in Würtemberg ergriffenen Maassnahmen gegenwärtig zu halten [1]).

Wem ist es je eingefallen, die Corsettenfabrikation zu schützen! Dieser in Würtemberg schwunghaft betriebene Industriezweig eroberte sich in Nordamerika ein Absatzgebiet. In den Vierziger Jahren begannen einige israelitische Firmen den Betrieb und nach unbedeutenden Anfängen waren sie binnen zehn Jahren so weit entwickelt, dass sie der Concurrenz des Auslandes erfolgreich die Spitze bieten konnten und Frankreich von dem nordamerikanischen Markte gänzlich verdrängten. In den Jahren 1868 und 1869 wurden Waaren im Werthe von $2._5$ Mill. fl. ausgeführt, und in dem würtembergischen Handelskammerberichte vom Jahre 1871 ist zu lesen, dass die Theerfarbenindustrie im Kampfe mit der geschützten ausländischen Industrie das Uebergewicht erlangt hat, insofern nicht blos der deutsche Consum, sondern auch der fremde die heimischen Erzeugnisse vorzieht [2]).

In Würtemberg behauptete sich die Leinenindustrie in ihrer althergebrachten Form bis zum Jahre 1847. Der Absatz nach Spanien, Frankreich und Italien, zum Theil auch Russland, war in den Dreissiger und Vierziger Jahren noch ziemlich beträchtlich, und Blaubeuren nebst Umgegend producirte allein fast 50.000 bis 60.000 Stück. Zum Theil die Erhöhung der Eingangszölle in den erwähnten Ländern, zum Theil die Concurrenz der Maschinenarbeit legten die Ausfuhr lahm. Zumeist waren es Farbleinwande und Futterleinwande, womit sich die würtembergischen

[1]) Vischer „Die industrielle Entwickelung im Königreich Würtemberg und das Wirken seiner Centralstelle für Gewerbe und Handel“ Stuttgart 1875.

[2]) Preussisches Handelsarchiv 1871. I, S. 266.

Weber beschäftigten. Den Bemühungen der Centralstelle gelang es, einen vollständigen Umschwung herbeizuführen, durch Einführung eines verbesserten Bleichverfahrens, und zwar des irischen, so dass Würtemberg die Schule der süddeutschen Bleicherei wurde, sodann durch Verbesserung der Weberei, durch Ankauf von Musterwerkzeugen aller Art für die Leinenweberei. Die Errichtung einer Webschule in Blaubeuren im Jahre 1854 wirkte auf die ganze Umgebung. Musterwerkstätten für Gebildweberei wurden errichtet; die landwirthschaftliche Centralstelle und die Akademie Hohenheim wirkten auf die Verbesserung des Flachsbaues ein; Flachsspinnereien in Urach und in Freudenstadt verarbeiteten den Rohstoff, und durch das Zusammenwirken dieser mannigfachen Factoren gelang es, den Industriezweig zu einer neuen Blüthe zu erwecken.

18. Von den drei alten Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck haben nur die beiden ersteren sich zu Welthandelsplätzen emporgeschwungen, während der Verkehr von Lübeck mehr einen europäischen Charakter hat [1]). Durch eine mehrere Jahrzehnte hindurch dauernde Anstrengung rühriger thätiger Kaufleute haben sich Bremen und Hamburg ihre gegenwärtige hervorragende Stellung zu erringen gewusst. Der Handel Bremens und Hamburgs hatte bis in das letzte Viertel des 18. Jahrhunderts einen ausschliesslich europäischen Charakter, selbst im Mittelmeere bedurfte man zum ungestörten Verkehre der fremden Flagge und der Türkenpässe; die engherzige Colonialpolitik damaliger Tage schloss einen directen transatlantischen Verkehr fast vollständig aus. Die Colonialwaaren konnten damals nur von Holland, England und Spanien bezogen werden. Seit Trennung der nordamerikanischen Colonien von England trat namentlich Hamburg in directe Handelsverbindung mit amerikanischen Plätzen. Die Fahrten nach Baltimore, Boston, Charleston, New-York, Phila-

[1]) Für die so ungemein wichtige Geschichte der Handelsbeziehungen der einzelnen deutschen Städte besitzt die deutsche Literatur nur spärliche Vorarbeiten; in dieser Beziehung werden wir von den Franzosen weit in den Schatten gestellt. Arbeiten, wie jene von Soetbeer über den Handel Hamburgs, gehören zu den Ausnahmen. Ueber Bremen ist Duntze „Geschichte der freien Stadt Bremen“ 4 Bde. (1845), über Lübeck Deecke „Geschichte der Stadt Lübeck“ 2. Aufl. 1854 zu vergleichen; über den Handel der Ostseestädte besitzen wir mit Ausnahme Stettins nur ein dürftiges Material.

delphia kamen in Aufnahme, und ein Jahrzehnt später brachten zahlreiche Schiffe amerikanische Rohproducte, als Tabak, Häute, Reis, Kaffee nach den deutschen Häfen. Auch mit Westindien wurden Handelsverbindungen angeknüpft; Bremen besass an mehreren Plätzen Commanditen. Die politischen Veränderungen im Nordwesten Europas, welche im Gefolge der französischen Revolution auftraten, kamen dem hamburgischen Verkehre zu Gute, der seit der Mitte der Neunziger Jahre einen ganz ausserordentlichen Aufschwung nahm. Hamburg wurde einer der wichtigsten Märkte für Zucker, Kaffee, Reis, Häute, Pfeffer; ein sehr bedeutender Geld- und Wechselplatz. Dazu kam eine grosse Anzahl Fabriken, namentlich Zuckersiedereien, welche dem geschäftlichen Leben einen erhöhten Impuls gaben. Besonders seit der Eroberung Hollands durch die Franzosen zog die Hansestadt einen Theil des Verkehres Amsterdams an sich. Das südwestliche Deutschland und die Schweiz wurden von Hamburg und Bremen mit Colonialwaaren und britischen Industrieerzeugnissen versorgt, während bisher die Holländer fast ausschliesslich im Besitze dieses Handels gewesen waren. Auch der Getreidehandel mit England nahm grosse Dimensionen an, an dem sich neben den Hansestädten noch Königsberg, Elbing, Rostok und Danzig betheiligten. Seit dem Jahre 1798 nahm die Speculation einen solch' rapiden Aufschwung, dass die Preise vieler Waaren, sowie der Discont ungemein stiegen. Die Kaufleute liessen sich in grosse Speculationen nach Westindien und Südamerika ein, wozu theilweise die von der spanischen Regierung gegebene Erlaubniss zum directen Handel der Neutralen nach dem spanischen Amerika anregte. Wo das eigene Capital nicht genügte, griff man zu einer übertriebenen Benützung des Credites, zur Wechselreiterei und zur Fabrikation von Kellerwechseln. Die überseeischen Gebiete wurden auf diese Weise mit europäischen Waaren überschwemmt, sowie der hamburgische Markt von westindischen Erzeugnissen überhäuft ward. Dazu kam, dass die aus Brasilien erwartete Flotte im Jahre 1799 in Portugal anlangte, und Hamburger Häuser, welche schon im Voraus auf die Ankunft dieser Flotte speculirt hatten, brachten nun Zucker und Kaffee nach der Hansestadt und vermehrten den schon vorhandenen Vorrath. Indess war der Abzug der Waaren nach dem Rhein, der Schweiz

und nach Frankreich durch den wiedereröffneten Krieg gestört worden [1]).

Hamburg konnte sich von den Verlusten, die es durch die Handelskrisis erlitten, nur schwer erholen. Die unglücklichen politischen Verhältnisse Norddeutschlands seit 1803 trugen ebenfalls dazu bei, dass der Handel sehr litt. Die Schliessung der Elbe und Weser nach der Besetzung Hannovers durch die Franzosen beeinträchtigte den Verkehr ungemein. Noch trostloser gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse nach der Niederwerfung Preussens. Die Continentalsperre wirkte schädigend auf Bremen und Hamburg. Der legitime Verkehr lag ganz darnieder; die Handelsverbindungen mit England wurden nur im Wege des Schmuggels aufrecht erhalten, wobei eine Zeit lang Oldenburg gewann. Sonst fanden britische Waaren zumeist auf nordamerikanischen, griechischen und schwedischen Schiffen Eingang in Deutschland. Später erfolgte die französische Occupation mit ihren ganz ausserordentlichen Ansprüchen, und es war begreiflich, dass tiefe Besorgnisse die Kaufmannswelt erfüllten, Hamburg werde niemals solche Zeiten wie jene der Neunziger Jahre sehen.

Der Friede erschien und mit ihm eine neue Epoche für die Handelsthätigkeit der Hansestädte. Hamburg hat es von jeher verstanden, den Wechsel der Verhältnisse scharf zu erfassen. Während der ersten anderthalb Jahrzehnte im Anfange unseres Jahrhunderts hatte sich still und unvermerkt eine mächtige Revolution im wirthschaftlichen Leben vollzogen. England legte bekanntlich damals den Grund zu seinem unbestrittenen Uebergewicht in der Industrie: Hamburg übernahm es, die englischen Waaren nach dem europäischen Continente zu führen. Später erfolgte die Anknüpfung von Handelsbeziehungen zu den südamerikanischen Staaten, nachdem diese sich von Spanien losgesagt hatten. Während 1815 die Anzahl der aus den transatlantischen Häfen angelangten Schiffe 70 betrug, steigerte sich dieselbe im Jahre 1820 auf 167, 1830 auf 265 und erreichte schon am Ende der Dreissiger Jahre über 300. Die grösste procentuelle Steigerung entfällt auf Südamerika, woher 1815 6, 1838 bereits 136 Schiffe kamen. Wenn deutsche Thätigkeit sich im Auslande einen guten Klang erworben, so gebührt das

[1]) Vgl. über die Handelskrisis die bekannten Arbeiten von Büsch.

Verdienst den Söhnen der deutschen Hansaorte: Hamburg und Bremen [1]).

Hamburgs und der Hansestädte Streben war von jeher dahin gerichtet, jene Hemmnisse zu beseitigen, welche dem Verkehre auf Flüssen und Meeren entgegenstanden. Die langjährigen Bemühungen wegen Ablösung des Sundzolles sind 1857 mit Erfolg gekrönt worden, wobei die Elbestadt auch nicht unbedeutende Opfer brachte. Einige Jahre später, 1861, erfolgte die Ablösung des Stader Zolles. Am längsten litt der Handel unter den Elbezöllen. In dieser Beziehung entwickelte Hamburg seit mehr als vier Jahrzehnten eine unermüdliche Thätigkeit, um „den Erbfeind des hamburgischen Handels“ zu beseitigen. Allein weder bei der ersten Zusammenkunft der Elbeuferstaaten zu Dresden im Jahre 1821, noch im Jahre 1844 bei den Verhandlungen der Elbeschifffahrts-Revisionscommission konnte die Abstellung erreicht werden. Oesterreich ging endlich 1850 mit gutem Beispiel voran und hob am 5. Mai den Elbezoll auf, ausgenommen für Bau- und Brennholz, Stein- und Holzkohlen, und als einige Wochen später, am 15. Juni 1850, die dritte Revisionsconferenz zusammentrat, beantragte es gänzliche Aufhebung der Elbezölle, scheiterte jedoch an dem Widerstande Hannovers. In dem Februarvertrage fand eine Bestimmung über Zollermässigung auf verschiedene Artikel in dem Schlussprotocolle vom Februar 1854 angefangen vorläufig auf sechs Jahre Aufnahme. Auf der vierten Revisionscommission zu Hamburg scheiterten die Anträge Preussens abermals

[1]) Die Hansestädte waren bestrebt, durch Verträge ihren Handel zu sichern. So mit Grossbritannien am 29. September 1825. In Belgien erlangte Hamburg hinsichtlich der Schiffsabgaben und Lootsegeldern die Gleichstellung seiner Flagge mit der nationalen durch die belgische Declaration vom 18. August 1832, nachdem es selbst früher (10. Juli 1832) die Erklärung abgegeben, dass in Hamburg in der Behandlung hamburgischer und belgischer Schiffe kein Unterschied bestehe. Unter den transatlantischen Staaten sind Verträge abgeschlossen worden mit Brasilien (17. November 1827), Nordamerika (20. December 1829), Mexiko (1827 vereinbart, erst nach vierzehn Jahren ratificirt), Venezuela 1837, Guatemala 1847, mit Costarica und den Harvaiinseln 1848. Bereits ein Jahr darauf wurden Verhandlungen eingeleitet mit Honduras, San Salvador und Nicaragua 1854 Verträge abgeschlossen mit Neugranada, 1855 mit Liboria und Dominica. Seit den Fünfziger Jahren suchten Hamburg und Bremen auch im Oriente ihren Handel zu entwickeln und schlossen 1857 mit Persien, ferner mit den Niederlanden bezüglich deren ostindischen Colonien, mit Siam und China und mit Zanzibar Verträge ab.

an dem Widerstande Mecklenburgs und Hannovers, denen sich Dänemark zugesellte. Nach der Beseitigung des Staderzolles einigte man sich schliesslich zu Hamburg am 4. April 1863 dahin, dass für sämmtliche Uferstaaten vom 1. Juli 1863 nur Ein Zoll zu Wittemberg zur Erhebung kommen solle.

Die Verfassung des norddeutschen Bundes enthielt die Bestimmung, dass auf allen natürlichen Wasserstrassen Abgaben nur für die Benützung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehres bestimmt sind, erhoben werden dürfen. Demnach dauerte es noch einige Jahre, ehe es gelang, den Elbezoll zu beseitigen, da Mecklenburg bedeutende Entschädigungsansprüche erhob. Das Gesetz vom 11. Juni 1870 krönte erst das Werk; hiernach sollte schon vom 1. Juli 1870 die Erhebung des Elbezolles aufhören, Mecklenburg-Schwerin mit 1 Mill., Anhalt mit 85.000 Thlr. abgefunden werden[1]. Hamburg übernahm von der auf $3._1$ Mill. Thlr. veranschlagten Summe ein Drittel, ebensoviel Grossbritannien.

England nimmt unter den Staaten, mit denen Hamburg die lebhaftesten Handelsbeziehungen aufrecht erhält, die erste Stelle ein; seit jeher hat man diesem Verkehre eine besondere Sorgfalt zugewendet und der deutsch-englische Handel wurde vorwiegend, beinahe fast ausnahmslos durch Hamburg vermittelt. Seit 1845 — von welchem Jahre ab wir genaue statistische Angaben besitzen — ist die Einfuhr von $140._7$ Mill. Mk. auf $446._9$ Mill. Mk. im Jahre 1876 gestiegen; das Jahr 1872 weist die höchste Ziffer mit 554 Mill. auf. Im Durchschnitte der Jahre 1851—1855 betrug die Einfuhr $176._{15}$, 1871—1875 $514._{089}$ Mill.; fast der gesammte Handel Deutschlands mit England concentrirt sich auch jetzt hier; die Handelsverbindungen mit Frankreich, den Niederlanden, Belgien, Italien, Spanien, Portugal und dem Norden Europas ragen nicht im entferntesten hinan. Der gesammte Import aus den europäischen Häfen belief sich 1876 auf 586 Mill. Mk., zu Lande und auf der Elbe betrug derselbe 775 Mill. Mk., über Altona $71._7$, dieses ergibt zusammen für den europäischen Verkehr $1432._7$ Mill. Mk., während auf den transatlantischen Waarenverkehr beiläufig 300 Mill. entfielen. Dasselbe Ergebniss drückt sich auch in der Anzahl von Schiffen aus, welche aus den europäischen

[1]) Die Elbezölle, Actenstücke und Nachweise 1814, 1859, Leipzig 1860.

Häfen kamen; 1826—1830 im Durchschnitte 2234, 1873 4501 mit 1.445 Tonnen (gegen das Vorjahr im Rückgange), während aus transatlantischen Plätzen 1826—1830 243, 1872 892 Schiffe mit 0.445 Tonnen anlangten [1]). Die Steigerung des transatlantischen Verkehres ist, wie aus diesen Angaben ersichtlich, allerdings eine grössere, aber noch immer überwiegt der europäische Handel [2]).

Fasst man die Hauptrichtungen ins Auge, so hat die Einfuhr seit 1846 folgende Aenderungen erlitten. Im Durchschnitte der Jahre 1846—1850 belief sich der Handel mit England auf 34% dem Gewichte nach und 31.7% dem Werthe nach, und im Durchschnitte der Jahre 1871—1875 war das Procentverhältniss 37.7% dem Gewichte und 30.8% dem Werthe nach, 1877 28.7 und 24.7%. Hierauf folgte 1846—1850 die Einfuhr von und über Altona mit einem Procentantheile von 9.2 dem Gewichte und 7.3 dem Werthe nach. Den beträchtlichsten Antheil nahm die Einfuhr in dieser Richtung in den Jahren 1851—1860 mit 11.8, respective mit 10.9%, seitdem tritt die Einfuhr von und über Altona zurück und betrug 1877 2.4 Mill. Nettoctr. oder 2.6% der Gesammteinfuhr im Werthe von 68.29 Mill. Mk. oder 3.8%. Die zweite Stellung nimmt gegenwärtig bei der Einfuhr Südamerika ein, mit einer Gesammteinfuhr von 4.186 Mill. Nettoctr. im Werthe von

1) Eine recht gute Zusammenstellung der statistischen Angaben bei Kolb „Handbuch der vergleichenden Statistik" 7. Aufl. S. 176, auf welche ich verweise; er würde sich ein Verdienst erwerben, wenn er bei einer neuen Auflage auch auf die Handelsartikel Rücksicht nehmen möchte.

2) Der gesammte Werth der Einfuhr belief sich in Millionen Mark:

im Durchschnitte der Jahre	von transatl. Plätzen	von Häfen Europas und der Levante	von und über Altona	Totalwerth see-, land- und flusswärts
1851—1855	71.06	218.36	66.8	587.039
1856—1860	94.53	276.40	79.8	753.3
1861—1865	94.08	368.19	76.3	894.8
1866—1870	116.22	445.15	71.39	1098.27
1871—1875	241.72	646.11	93.6	1670.43
1876	271.57	586.00	71.689	1704.38
1877	270.18	591.69	68.29	1777.05

Die oben nicht einbegriffene Einfuhr von Contanten und edlen Metallen betrug im Jahre 1874 die Summe von 65.877, 1875 245.95, 1876 151.4, 1877 422.77 Mill. Mk. Die höchsten Ziffern weist bei Prüfung der Jahreslisten für den Verkehr mit den transatlantischen Plätzen das Jahr 1876 auf, für den Verkehr mit den europäischen Häfen 1872 mit einem Werthe von 695 Mill., endlich für jenen von und über Altona 1873 mit 114.8 Mill. Mk.

$134._{49}$ Mill. Mk., oder nach Procenten $4._6$ und $7._6$% im Vergleiche zu 1846—1850 mit $0._{646}$ Mill. Nettoctr. im Werthe von $20._3$ Mill. Mk. oder $3._1$ und 5% der damaligen Gesammteinfuhr. Gesteigert haben sich ferner die Handelsbeziehungen zu Australien; 1846 bis 1850 betrug die Einfuhr 1555 Ctr. im Werthe von 6423 fl., 1876 $0._{635}$ Mill. Ctr. im Werthe von $6._5$ Mill. fl. oder $0._7$ resp. $0._4$% der Gesammteinfuhr; 1877 blos $0._{483}$ Mill. Ctr. im Werthe von $5._{47}$ Mill. fl. Auch mit Asien hat der Verkehr zugenommen, von $4._9$ Mill. fl. im Durchschnitte 1846—1850 auf $15._7$ Mill. im Jahre 1877, die höchste bisher erreichte Ziffer, wenn auch der Procentantheil der asiatischen Einfuhr dem Werthe nach von $1._2$ auf $0._9$% gesunken ist, dem Gewichte nach jedoch von $0._8$ auf $1._1$% gestiegen ist [1]). Aus Afrika belief sich die Einfuhr 1846—1850

[1]) Die Handelsbeziehungen Deutschlands mit Asien haben in dem letzten Jahrzehnt eine nicht unbedeutende Ausdehnung erfahren. In Kleinasien steht es mit Amasia in Verbindung, wo deutsche Seide, Getreide, Farbstoffe, Wolle und Baumwolle aus- und gefärbte Garne eingeführt werden; ferner mit Smyrna, dem grössten Handelsplatze der asiatischen Türkei, woher Deutschland für etwa 5 Mill. Mk. Südfrüchte, Baumwolle für süddeutsche Spinnereien, Olivenöl, Galläpfel ausführt, dagegen Tücher, Garne und Tuchwaaren einführt. Gering ist der Verkehr mit Syrien und Palästina, wo sich Frankreich behauptet. Die deutschen Einfuhrartikel nach Indien sind: Eisen- und Stahlwaaren, Zink, Weine, Tücher, Seidenwaaren, Garne, Kurzwaaren und Kölner Wasser. Nach Ceylon sendet es Baumwollengewebe, Garne, Seidenstoffe, Regenschirme, Schmucksachen, Weine, und exportirt Kaffee. Singapur wird alljährlich von beiläufig 230 Schiffen besucht, um Gambier, einen gerbstoffhaltigen Extract zur Erzeugung brauner und schwarzer Farben, Sagomehl, Pfeffer, Kaffee, Rohr etc. (1877 für 172.099 Doll.) zu holen und Woll- und Baumwollenwaaren, Bier, Spirituosen, Farben, Kurzwaaren, Streichholze, Schienen (solche allein für 74.855 Doll.) und musikalische Instrumente (1877 für insgesammt 863.893 Doll.) zu bringen. Auch in Siam ist die deutsche Schifffahrt sehr lebhaft, 1876 legten 100 deutsche Schiffe an, sie exportirten die landesüblichen Rohproducte und versehen neben England Siam mit allen möglichen Artikeln, von der Stecknadel bis zum Pianino. Nach den niederländischen Sundainseln sendet Deutschland Bier, Spirituosen, Glaswaaren, Porcellan, Garn, Eisen- und Stahlwaaren, Textilstoffe, Feuerwaffen und Schiesspulver (für etwa 500.000 fl. jährlich), nach den spanischen Philippinen Seiden-, Baumwoll- und Leinenwaaren. — Ziemlich lebhaft ist auch in Ostasien mit China und Japan der deutsche Verkehr, 1877 gingen in den chinesischen Häfen 1376, in den japanesischen Häfen 86 deutsche Schiffe ein und aus. Deutschlands Einfuhr nach China besteht in Tuchen, Flanellen, Blei, Stahl, Metallknöpfen, Nähnadeln, Zündhölzchen, Waffen, Farben, Bier, Mineralwasser. In Japan befinden sich unter 2673 Fremden 272 Deutsche, welche 39 Handlungshäuser repräsentiren. Dieselben führen Reis, Porcellan etc. in kleineren Mengen aus, dagegen in grossen

auf $7._{14}$ Mill. Mk., 1877 auf $6._{989}$, und schwankt im Durchschnitte zwischen 6 und 7 Mill. Die westindische Einfuhr hat dagegen Rückschritte gemacht, sowohl dem Gewichte als auch dem Werthe nach. Von $0._{646}$ Mill. Ctr., im Werthe von $13._{483}$ Mill. Mk., im Durchschnitte der Jahre 1846—1850, erreichte sie dem Werthe nach mit $18._5$ Mill. in den Jahren 1851—1860, dem Gewichte nach 1875 mit $0._{565}$ Mill. ihren Höhepunkt und betrug 1877 $0._{515}$ Mill. Ctr. im Werthe von $14._8$ Mill. Mk. Die Einfuhr aus Nordamerika stieg von $0._{25}$ auf $3._5$ Mill. Nettoctr., oder dem Werthe nach von 7 auf $92._6$ Mill. Mk., wodurch sich das Procentverhältniss von $1._3$ auf $3._9$ dem Gewichte nach und von $1._7$ auf $5._2$% dem Werthe nach hob. Aus Nordeuropa betrug die Einfuhr 1846—1850 $22._{129}$, aus Südeuropa $22._{19}$ Mill. Mk., 1877 $91._{12}$ und $61._{456}$ Mill. Mk.

Scheidet man die Einfuhr nach Waarengruppen, so hat sich dieselbe von $6._5$ Mill. Ctr. im Durchschnitte der Jahre 1851 bis 1855 auf $16._7$ Mill. im Durchschnitte der Jahre 1871—1875 bei den Verzehrungsgegenständen, bei Brennmaterial von $15._7$ auf 34 Mill., bei Rohstoffen und Halbfabrikaten von 5 auf $16._6$ Mill., bei Manufacturwaaren von $0._3$ auf $0._9$ Mill., endlich bei Kunst- und Industrieerzeugnissen von $0._{75}$ auf $3._{36}$ Mill. erhöht.

Obgleich Hamburg ein Welthandelsplatz ist und jede wichtige Waare in seinen Magazinen liegt, hat es besonders für einige überseeische Artikel eine hervorragende Bedeutung sich errungen.

In erster Linie wäre Kaffee zu nennen. Im Durchschnitte der Jahre 1841—1850 betrug die Einfuhr $0._{649}$ Mill. Ctr., 1871 bis 1875 $1._{52}$ Mill., 1877 $1._{83}$ — die höchste bisher erreichte Ziffer. Besonders starke Handelsbeziehungen bestehen mit Brasilien bezüglich dieses wichtigen Handelsartikels. Die verschiedenen Sorten Brasilkaffee gehören nicht zu den besten, werden auch in Hamburg wenig getrunken, aber sie gehen in ungeheuren Massen ins Binnenland. Deutschland und auch Oesterreich beziehen die feineren Sorten direct aus Antwerpen und Amsterdam, bezüglich der billigeren sind sie auf Hamburg angewiesen. Ein grosser Theil der Kaffeeplantagen in Brasilien wird durch hamburgische Geldmittel im Anbau erhalten. — Die Gesammteinfuhr an Thee

Quantitäten Textilwaaren, Liqueure, Arzneimittel, Schreibmaterialien, Cement, Farben, Schirme, Zündhölzer etc. ein.

betrug im Durchschnitte der Jahre 1851—1855 24.700 Ctr., 1871 bis 1875 46.000, 1876 31.800, 1877 52.000 Ctr. Das Rohzuckergeschäft hat seit dem Beginne der Sechziger Jahre eine vollständige Wandlung erfahren; noch in der ersten Hälfte der Fünfziger Jahre wurde in Hamburg kein deutscher Zucker eingeführt; in den Jahren 1861—1865 bestand bereits ein steigender Rübenzucker-Import, der schon 1865 100.000 Ctr. erreichte; 1871 bis 1875 betrug die Gesammteinfuhr an Zucker $1._{098}$ Mill. Ctr., wovon $0._{899}$ aus dem deutschen Zollgebiete; 1877 $1._{73}$ Gesammteinfuhr, aus Deutschland $1._{55}$ Mill. Raffinirter Zucker ist hiebei ausser Betracht gelassen; 1841—1850 betrug hievon die Einfuhr $0._{146}$, 1871—1875 $0._2$ Mill. Ctr. Als Tabakmarkt steht Hamburg hinter Bremen zurück; die Einfuhr belief sich 1841—1850 auf 147.000 Nettoctr., 1871—1875 auf 550.000 rund, 1877 565.300 Nettocr. Die Cigarreneinfuhr betrug in denselben Jahren 56.990, 253.000 und 213.000 Ctr. Für Reis ist Hamburg gegenwärtig einer der ersten Märkte, von 128.000 Ctr. in den Jahren 1841 bis 1850 hat sich der Import auf über 600.000 im Durchschnitte der Jahre 1871—1875 und auf 875.800 im Jahre 1877 gehoben. Bedeutend hat die Einfuhr zugenommen von Salpeter (40.600 Ctr. 1841—1850, $1._1$ Mill. Ctr. 1877), Eisen (von 350.000 auf $3._1$ Mill. 1875 und $2._6$ Mill. 1877), Steinkohlen von $1._3$ Mill. auf über 7 Mill. Ctr., Leder, ferner hat der Import von Oelsorten aller Art, Baumwolle, Schafwolle, Hanf und Jute, Mehl und anderer Massenartikel sich gesteigert [1]).

[1]) Was die Industrieartikel anbelangt, so belief sich die Einfuhr in Millionen Mark:

	1851—1860	1871—1875	1877	Grösste Einfuhr Jahr	Grösste Einfuhr Werth
Seiden- und Halbseidewaaren	$20._2$	$37._7$	$16._1$	1873	$40._{115}$
Wollen und Halbwolle	$51._7$	$142._6$	$120._9$	1873	155
Baumwollwaaren	$38._8$	$63._3$	$71._5$	1873	$73._7$
Leinen und Leinwaaren. . . .	$16._8$	$28._{08}$	$30._9$	1877	
Hüte und Hutmaterial	$0._{359}$	$4._{12}$	$4._1$	1876	$4._6$
Lederwaaren	$2._1$	$11._6$	$13._4$	1876	$14._1$
Gummiwaaren	$1._7$	$7._3$	$7._9$	1876	$8._3$
Mobilien	$0._2$	$1._6$	$2._{06}$	1877	
Papier	$2._{06}$	$6._8$	$10._{07}$	1877	
Glaswaaren	$6._1$	$14._8$	$17._{06}$	1874	$18._6$
Eisenwaaren	$6._8$	$13._{17}$	$18._6$	1877	
Maschinen und Instrumente .	$5._3$	$42._2$	$34._3$	1874	$44._1$
Bücher und Musikalien	$2._{08}$	$4._{79}$	$5._{24}$	1877	

Die Anzahl der in Hamburg 1791—1795 angekommenen Schiffe betrug im jährlichen Durchschnitte 1717, 1796—1800 1919, 1815—1819 2143, 1840—1844 3252; bei einer Vergleichung der beiden letzten Jahrfünfte demnach eine Steigerung von 80%, bezüglich des Lastengehaltes eine Zunahme von 127%. Was die Flagge anbelangt überwog in den Vierziger Jahren die dänische, hierauf folgte die grossbritannische, niederländische, hannoverische, schwedische und norwegische. Der Procentsatz des Antheiles der hamburgischen Flagge belief sich in den Jahren 1841—1845 auf 12—15. Die Anzahl der hamburgischen Schiffe betrug 1841 bis 1845 211 mit 39.570 Reg. Tonnen, 1861—1865 520 Schiffe mit 170.000 Reg. Tonnen; 1867 487 mit 183.000 Tonnen, 1876 450 Schiffe mit 219.689. Die Anzahl der Schiffe hat sich verringert, die Ladungsfähigkeit ist gestiegen.

Bremens Bedeutung beruht in dem Zusammenwirken vieler Factoren. Die Handelsthätigkeit stand daselbst in Verbindung mit der Ausdehnung der Rhederei und mit der Entwickelung einiger Fabrikationszweige, deren Anfänge in eine frühere Zeit zurückreichen. Der amerikanische Unabhängigkeitskrieg, die französische Revolution, die Befreiung der spanischen Colonien bezeichnen die Marksteine für die Entwickelung der Handelsthätigkeit Bremens. Die Gründung Bremerhavens 1827 wurde geradezu epochemachend. Seitdem überliess es die europäische Schifffahrt zumeist der hannoverischen und oldenburgischen Flagge und richtete seine eigenen Schiffe für lange Fahrten ein. Hand in Hand mit der Entwickelung des Eigenhandels ging auch jene der Rhederei, wozu später auch der Umstand beitrug, dass der Strom deutscher Auswanderung über die Weserstadt ging, wozu die trefflichen Einrichtungen, welche diesbezüglich getroffen wurden, nicht unerheblich mitwirkten. Zu einer Zeit, als der deutsche Activhandel noch keine grosse Bedeutung hatte und die Industrie sich mühsam emporrang, war das Auswanderergeschäft von grossem Vortheile. Seit 1847 hat Bremen auch als Speditionsplatz durch die damals begründete Dampfschifffahrtsverbindung Bedeutung erlangt. Der amerikanische Bürgerkrieg ist für die Handelsthätigkeit Bremens insoferne von Bedeutung gewesen, als man genöthigt wurde, wenigstens zum Theil neue Bahnen einzuschlagen und Verbindungen mit anderen Productionsländern anzuknüpfen, neue Handelsartikel heranzuziehen, um der bremi-

schen Handelsflotte Beschäftigung zu geben. Die innigen Handelsbeziehungen zu Ostasien datiren aus jener Epoche.

Die Beziehungen der Hansestädte zu dem Zollvereine waren Anfangs sehr lose. Bremen war zwar dem mitteldeutschen Vereine beigetreten, ohne jedoch damit irgend eine feindliche Gesinnung gegen den in den ersten Anfängen befindlichen Zollverein bekunden zu wollen, und nach dem Zerfall jenes Vereines behielt es in Hamburg und Lübeck seine Zolleinrichtungen bei. Der zwischen Holland und dem Zollverein im Jahre 1839 abgeschlossene Handelsvertrag schien die Interessen Bremens und Hamburgs durch die eingeräumte Differentialbegünstigung für Lumpenzucker zu bedrohen. Hamburg schloss am 30. December, Bremen am 6. Juli eine Vereinbarung, in welcher der Zollverein diesen Städten gegen einige Begünstigungen von zollvereinsländischen Erzeugnissen die gleichen Rechte in Bezug auf die Einfuhr von Lumpenzucker, Raffinaden und Wein wie den Holländern einräumte [1]).

Durch den Beitritt Hannovers zum Zollvereine kam die Ordnung des Verkehres mit Bremen zur Sprache, da zwischen Hannover und Bremen seit 1845 ein Vertrag über das Zollabfertigungsverfahren bestand. Bei den eingeleiteten commissionellen Verhandlungen zeigte sich Bremen geneigt, einen Theil seines Gebietes mit dem Städtchen Vegesack in den Zollverein aufnehmen zu lassen, forderte aber, dass bei allen abzuschliessenden Verträgen die Zustimmung Bremens eingeholt werde. Das Ergebniss war ein negatives und der Anschluss einiger bremischer Gebietstheile an den Zollverein kam später unterm 29. September 1854 zu Stande. Erst in Folge weiterer Verhandlungen kam am 26. Januar 1856 zwischen Preussen, Hannover und Kurhessen im Namen des Zollvereines und der freien Hansestadt Bremen andererseits ein Vertrag wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse zu Stande. Durch den Vertrag erhielt Bremen den Charakter eines Zollvereinsgliedes. Das Verhältniss, in welches Bremen durch den Vertrag und die abgeschlossenen Uebereinkünfte trat, wurde ganz richtig als das Verhältniss eines Freihafens bezeichnet; es wurde „ein Entrepot zollvereinsländischer Waaren im Zollvereinsauslande geschaffen", indem in Bremen eine Zollvereinsniederlage unter Aufsicht der Zollvereinsbehörde,

[1]) Hierüber ist „Die Aufgabe der Hansestädte" u. s. w. zu vergleichen.

jedoch unter bremischer Verwaltung errichtet wurde, in welcher Erzeugnisse des Zollvereines, sowie in demselben verzollte fremde Waaren gelagert, behandelt, eingepackt und wenn sie unverkauft blieben, auch wieder in den Zollverein zollfrei rückgebracht werden konnten[1]). Nicht minder wichtig war die gleichzeitige Vereinbarung wegen Suspendirung der Weserzölle vom 26. Januar 1856. Als im Jahre 1865 die Zollvereinsverträge erneuert wurden, wurde auch am 14. December 1865 mit Bremen eine neue Uebereinkunft abgeschlossen.

Im Jahre 1839 wurde in Bremen von allen seewärts eingehenden Gütern $^2/_3$% vom Werthe entrichtet, von deren Ertrag alle Schifffahrtsanstalten auf der Weser und an deren Mündungen unterhalten wurden; die landwärts kommenden Waaren, sei es auf der Weser oder per Achse, waren völlig zollfrei. Von den Ausfuhren wurde $^1/_3$% vom Werthe erhoben. Das durchgehende Gut hatte eine unbedeutende Abgabe zu entrichten. Durch die Beseitigung dieses Zolles vom 1. Januar 1863 an wurde die vollständigste Verkehrsfreiheit durchgeführt. An Stelle des Zolles, der in den letzten Jahren ungefähr 300.000 Thlr. einbrachte, ist eine Umsatzsteuer getreten, der mit wenigen Ausnahmen alle Verkäufe beweglicher Gegenstände unterliegen; sie beträgt $^5/_{12}$ des Kaufpreises bei dem ersten Verkaufe der Waaren, bei späteren Verkäufen $^1/_6$ des Preises.

Der Verkehr mit dem deutschen Reiche nimmt in Bremen die erste Stelle ein; erst in zweiter Reihe stehen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sodann folgt das übrige Europa mit Einschluss von Grossbritannien. Die Zunahme des Verkehres ist in dem Zeitraume von 1847—1876 am stärksten bei der Einfuhr aus den transatlantischen Staaten, die sich um das Siebenfache gehoben hatte, hierauf folgt die Ausfuhr nach Europa mit einer Zunahme von $65^1/_4$ bis auf 357 Mill. Mk., und an dritter Stelle die transatlantische Einfuhr, endlich die europäische Einfuhr.

[1]) Neben dem Vertrage wurden auch Uebereinkünfte abgeschlossen wegen Unterdrückung des Schleichhandels, wegen Errichtung eines Hauptzollamtes und einer Niederlage der Zollvereinsgüter in Bremen; eine Uebereinkunft wegen Anschlusses bremischer Gebietstheile an den Zollverein und endlich wegen Besteuerung innerer Erzeugnisse in den an den Zollverein angeschlossenen bremischen Gebietstheilen. Die Verträge bei Dittmar II, S. 263.

Unter den einzelnen Ländern hat der Verkehr mit Asien um das Vierzehnfache zugenommen in Folge directen Bezuges ostindischer Baumwolle und Färbestoffe; mit Westindien beträgt die Zunahme blos 48%. Bei Grossbritannien ist die Steigerung wie 1 : 9.8, bei den Vereinigten Staaten wie 1 : 6, bei dem deutschen Reiche wie 1 : 3.5. Eine bedeutende Zunahme zeigt auch der Verkehr mit Südamerika, wie 1 : 5.4 [1]).

In welch inniger Verbindung Bremen mit den Vereinigten Staaten Nordamerikas stand, geht aus der einfachen Thatsache hervor, dass die Einfuhr in Folge der Blokade der südlichen Häfen von 19 Mill. Thlr. im Jahre 1861 auf 11.05 Mill. 1862 herabging, allein die Einfuhr aus den andern transatlantischen Ländern, namentlich Cuba, Neugranada, Brasilien, Ostindien, China, Manila, steigerte sich der Art, dass der Werth der transatlantischen Gesammteinfuhr Bremens im Jahre 1862 gegen das

1) Der Werth der gesammten Einfuhr und Ausfuhr betrug in Millionen Mark:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1847—1851	106.4	92
1852—1856	167.2	150.3
1857—1861	222.3	203.2
1862—1866	244.3	222.1
1867—1871	353.6	330.4
1872—1876	481.4	452.2

Nach den Hauptrichtungen gruppirt betrug die Einfuhr in Mill. Mk.

	1847—1851	1852—1856	1857—1861	1862—1866	1867—1871	1872—1876
vom deutschen Reich .	60	84.1	82.6	89.5	118.9	149.3
von Grossbritannien . .	7.5	10.9	27.0	40.7	52.8	75.6
vom übrigen Europa .	8.4	11.15	13.2	16.3	28.4	41.4
von Nordamerika . . .	14.6	30.4	54.1	38.1	92.9	135.3
von Mittelamerika . . .	0.18	0.43	1.1	1.0	1.5	4.9
von Südamerika	4.5	10.6	17.0	25.3	25.0	30.1
von Westindien	8.5	13.3	15.1	16.6	11	13.1
von Afrika	0.2	0.3	0.4	0.4	2	5
von Asien	1.6	5.2	10.49	14.2	19.7	25
von Australien	0.58	0.55	0.97	1.4	0.69	1.5
von Europa	76	106	122.8	146.6	200	266.5
transatl. Einfuhr	30.3	61	99.4	97.6	153.4	214.8

In den Jahren 1847—1851 machte die europäische Einfuhr 71.47% der gesammten Einfuhr aus, der transatlantische Import 28.5%, in den Jahren 1872 bis 1876 war jene auf 55.36% gesunken, diese auf 44.64% gestiegen. Was die Ausfuhr anbelangt, so entfiel auf die europäische Ausfuhr 1847—1851 70.88, 1872

Vorjahr nur von 34.$_2$ auf 29.$_1$ Mill. Thlr. sank. Die Totaleinfuhr erreichte damals 67 Mill. Thlr. Gold. Die Zunahme in den transatlantischen Einfuhren fiel auf China, Neugranada, Brasilien, Venezuela, Australien und die Sandwichinseln. Durch den Krieg mit Dänemark wurde Bremen ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen.

Bremen besitzt auch eine ziemlich bedeutende Industrie, und unter den Erzeugnissen derselben befinden sich einige nicht unbeträchtliche Exportartikel. Der Gesammtwerth dieser Ausfuhr betrug 1862—1866 im Durchschnitte 16.$_{186}$ Mill. Mk., 1874 26.$_5$ Mill., seitdem herabgegangen auf 21.$_4$ Mill. im Jahre 1876. Die wichtigsten Gegenstände sind: Bier, dessen Export in dem erwähnten Zeitraume seit 1862 beträchtlich zugenommen hat; geschälter Reis 1862—1864 im Durchschnitte 8.$_9$ Mill. Mk., 1874 18.$_2$, 1876 14 Mill. Mk.; raffinirter Zucker, Holzwaaren, namentlich Cigarrenkistenbretter. Die Cigarrenfabrikation ist seit Jahren im Abnehmen. Im Jahre 1851 waren in 281 Fabriken 5300 Arbeiter beschäftigt, die Ausfuhr hatte einen Werth von 6.$_9$ Mill. Mk.; 1871 zählte man 201 Fabriken und die Ausfuhr sank auf durchschnittlich nahe an 3 Mill. Mk. Dazu kömmt, dass viele als Bremer Fabrikat verschickte Cigarren in den angrenzenden Theilen des deutschen Zollgebietes für Bremer Rechnung gefertigt werden. Als Ursache der Abnahme wird der hohe Zoll auf Cigarren in Deutschland und Nordamerika angegeben.

Im Jahre 1841 war Bremen nur im Besitze von zwei kleinen Weserdampfern, und der eine wurde zum bugsiren auf der Oberweser, der andere auf der Unterweser benützt; 1857 zählte man deren 5 mit 2670 Reg. Tons. Von da ab datirt der Aufschwung der Dampfschifffahrt. Die Anzahl der Dampfer stieg seitdem

bis 1876 78.$_{96}$, dagegen sank die transatlantische Ausfuhr von 28.$_{06}$ auf 19.$_{93}$%. Für die Entwickelung des Handels in einigen der wichtigeren Artikel dürfte folgende Tabelle belehrend sein. Es betrug die Einfuhr in tausend Centnern:

	Hamburg			Bremen		
	1851	1861	1871	1851	1861	1871
Tabak	170	152	453	415	948	947
Baumwolle	287	457	736	98	510	1122
Roher Zucker	376	561	1575	183	273	179
Kaffee	790	814	1454	135	163	121
Häute	199	266	459	27	48	71
Reis	193	247	567	130	593	1460

von Jahr zu Jahr, und 1876 zählte man deren 59 mit 57.685 R. T. Die bremische Handelsflotte hat erst seit 1838 einen grossen Aufschwung genommen. Ende 1846 ist die Ladungsfähigkeit doppelt so gross als 1806, und 1876 zählte man 256 Schiffe mit 196.000 R. T. Noch 1837 waren fast 96% aller Schiffe nur bis 300 R. T., erst von 1857 an zeigt sich eine wesentliche Zunahme der grossen Schiffe, und 1876 sind 82% über 300 R. T. und mehr als $72._6$% über 450 T. Am zahlreichsten sind jetzt die Schiffe von 750—900 R. T.

Ein wichtiger Nebenzweig des Handels ist das Seeversicherungsgeschäft. In Hamburg ward im Jahre 1765 die erste Assecuranzcompagnie in Deutschland gegründet. In Bremen, Lübeck und anderen Seestädten sind Assecuranzgesellschaften erst später, meist in unserem Jahrhunderte, zum Theil erst in den letzten Jahrzehnten gegründet worden. Die bei den verschiedenen Gesellschaften in Hamburg versicherte Summe betrug 1816 $124._{39}$ Mill. Mk. Banco, 1850 $278._{156}$ Mill., 1860 $484._{862}$ — nachdem sie im Jahre der Handelskrisis bereits über 614 Mill. betragen hatte In den letzten Jahren ist die Summe ganz ausserordentlich gestiegen, und erreichte 1866 bereits 1002 Mill. 1876 $1834._{49}$ Mill. Die Prämien selbst sind seit 1824 beträchtlich gesunken; im mittleren Durchschnitte betrugen sie $1._{76}$% in den Jahren 1824 bis 1833, 1876 $1._{11}$%, in den Jahren 1871 und 1872 sogar nur $0._{99}$ und $0._{93}$%.

Mit diesen Orten können sich die anderen Seestädte natürlich nicht messen, obgleich einige einen nicht unbedeutenden Handel besitzen. An der Nordsee haben Emden und Leer seit zwei Jahrzehnten nach Vollendung der Schienenstrasse, welche diese Orte mit dem Hinterlande in eine innigere Verbindung brachte, gewonnen. Emden vermittelt den grössten Theil des ostfriesländischen Verkehres, und unterhält mit dem Norden und Nordosten Europas einen lebhaften Handel in Naturproducten, wozu besonders seit etwa fünfzehn Jahren ein lebhafter Salzhandel trat. Die hannoverische Regierung war eine Zeit lang ungemein thätig, durch kostspielige Hafen- und Dockbauten der Entwickelung dieser Städte zu Hülfe zu kommen, und seit dem Beitritte Hannovers zum Zollvereine besassen sie zollfreie Niederlassungen, wodurch sie den Hansestädten gegenüber besonders begünstigt waren; allein die Hoffnung, dass es ihnen gelingen

werde, den Hansestädten bedeutenden Abbruch zu thun, verwirklichte sich nicht, da die natürliche Zugänglichkeit der Emshäfen keine vortheilhafte ist.

Grosse Handelsplätze, bemerkt ein Kenner der commerciellen Verhältnisse Hamburgs richtig, können nur da entstehen, wo sich die Gelegenheit bietet, dass sie einen Mittelpunkt für vielerlei Verkehr bilden können; der Umtausch und der Waarenvergleich muss leicht, der Geldmarkt flüssig und vielseitig sein, es müssen sich naturgemäss daraus Vorkehrungen und Erleichterungen für den Handel von allerlei Art gebildet haben. Weil man das vielfach übersah, wenn man, was doch oft genug geschehen ist, neue Handelsplätze heranziehen wollte, deren Vortheile vielleicht nach einzelnen Richtungen über einen altgewohnten Handelsmittelpunkt hinausgingen, hat man ebenso diese Lehre praktisch, wenn auch theuer erkaufen müssen. Ein neuestes Beispiel davon bildet das elbjenseitige Harburg, das mit unendlichen Mühen und mit wirklich ins Wasser geworfenen Millionen von der hannoverischen Regierung bestimmt war, Hamburg zu ersetzen.

19. Die Ostseehäfen überragten jene der Nordsee noch im vorigen Jahrhundert. Ein wichtiger Theil des Handels der Ostseestädte bestand in der Ausfuhr von Naturproducten der Hinterländer nach England, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien und Portugal, und in der Rücknahme von Colonialwaaren, Wein, Südfrüchten und Industrieerzeugnissen. Seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts begann die erfolgreiche Concurrenz Hamburgs und Bremens mit den Ostseehäfen; die grossartige Umgestaltung des Verkehrswesens in unserem Jahrhundert und die Beseitigung vieler Zollschranken brachten die preussischen und zum Theil auch die österreichischen Länder, die ihren Bedarf an Colonialwaaren und englischen Industrieerzeugnissen zumeist aus den Ostseehäfen bezogen hatten, in eine innige Verbindung mit Hamburg und Bremen. Vornehmlich der Handel der pommerischen und mecklenburgischen Häfen wurde durch diese Verkehrsrichtung hart getroffen. Der directe transatlantische Verkehr war nie sehr bedeutend gewesen, nur Stettin machte eine Zeit lang grosse Anstrengungen, mit Nordamerika und Westindien Handelsbeziehungen anzuknüpfen. Die Einfuhr von rohem Zucker aus Westindien, die in Stettin einige Zeit lang im Schwunge war, wurde durch

die Rübenzuckerfabrikation lahm gelegt. Bei den Ausfuhrartikeln in Wolle, Spirituosen, die früher über Stettin fast ausschliesslich gingen, machte Hamburg gewaltige Concurrenz; der Vieh-, Butter- und Getreidetransport von Schleswig-Holstein und Lauenburg nach England zog sich aus den Ostseehäfen nach Hamburg, Altona u. s. w. Eine Belästigung für den Verkehr war es, dass die Schifffahrt um Jütland und die Durchfahrt durch den Sund mit hohen Zöllen belastet war. Dazu kam die mit so grossen Schwierigkeiten verbundene Fahrt um das Vorgebirge Skagen herum durch das Kattegat. Die Herstellung einer Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee wäre in vielfacher Beziehung den Häfen an der Ostsee zu Gute gekommen und hätte viele Wechselfälle fern halten können. Der Kieler Kanal blieb für den Verkehr von geringer Bedeutung, da er für grosse Seeschiffe nicht breit und tief genug war.

Bis in das vierte Jahrzehnt ertönten fortwährende Klagen, dass der am Meere liegende deutsche Küstenstrich nicht in der Lage sei, eine hervorragende Stellung im Verkehre sich zu erringen. Der ganze Handel beschränkte sich auf die Ausfuhr von Landesproducten und die Einfuhr einiger Colonialartikel; an der Aus- oder Einfuhr von Industrieerzeugnissen war ihr Antheil ganz unbedeutend. Fragte man nach den Ursachen der Inferiorität, so waren es zumeist Hinweise auf den Sundzoll und andere Hemmnisse, welche dem Aufschwunge der Ostseeorte entgegenstanden. Die Ursachen lagen tiefer. Der Osten und Norden, auf den sie angewiesen waren, eröffnete nur einen beschränkten Wirkungskreis, der Westen war ihnen entrückt; dazu kamen die mangelhaften Zolleinrichtungen, das geringe Capital und in Folge dessen der Mangel an Unternehmungsgeist, die höheren Frachtpreise und Assecuranzprämien. Die Hauptursache war indess, dass die hervorragendsten Orte nur durch mangelhafte Communicationen mit dem Hinterlande verbunden waren. Der wichtigsten Häfen einer, Stettin, war durch die minder gute Fahrbarkeit der Oder ungemein beeinträchtigt und vor der Eisenbahnperiode waren es ausschliesslich Kanäle und Flüsse, welche zur Belebung des Verkehres ungemein beitrugen. Vergebens bemühte man sich in einzelnen Orten, die Mittel ausfindig zu machen, um den preussischen Ostseeorten günstigere Verhältnisse anzubahnen; Vorschläge, wie jene der Stettiner Kauf-

mannschaft, die Einfuhr von überseeischen Waaren nach Preussen nur durch die preussischen Häfen zu gestatten, würden vielleicht vorübergehend der grossen Handelsstadt an der Elbe Nachtheile zugefügt, einen dauernden Vortheil für die preussischen Seestädte nicht geschaffen haben. Viel zweckmässiger war ein anderer Vorschlag, der in den Vierziger Jahren auftauchte: Stettin, Königsberg und Danzig zu Freihäfen zu erklären, um ihnen den ganzen Zwischenhandel nach Schweden und Russland zuzuwenden, der bis dahin fast ganz in den Händen der Hansestädte und vornehmlich Hamburgs war. Ueber Stettin konnte sich dann ein Verkehr mit Industrieerzeugnissen nach dem Nordosten, über Königsberg nach Russland entwickeln.

Alle diese Wünsche und Hoffnungen gingen nicht in Erfüllung, und das Zusammenwirken mannigfacher Ursachen hat es bewirkt, dass die Ostseeplätze, wenn auch spät, doch ohne allzu künstliche Mittel eine hervorragende Stellung im Handel des deutschen Reiches sich erworben haben; ein sorgfältiges und eingehendes Studium würde auch hier den Beweis erbringen, dass es deutschem Fleisse und deutscher Thatkraft gelungen ist, Schwierigkeiten zu überwinden, die eine Zeit lang unüberwindlich schienen [1]).

Die Stellung Lübecks im Weltverkehr ist keine selbstständige, es schliesst sich als dienendes Glied an Hamburg an, da seine Bedeutung zumeist auf seiner Stellung als Transitoplatz beruht. Dieser Zwischenverkehr ist ungemein belangreich und weist im letzten Jahrzehnte eine stetige Zunahme auf. Schon die Lage der Stadt macht es ihr unmöglich, in dem westeuropäischen Handelsverkehre eine grosse Rolle zu spielen. Dennoch ist der Proprehandel nicht ohne Belang zumeist in skandinavischen und russischen Producten, in Getreide, Oel, Holz. Lübecks Getreidehandel ist auf über 2 Mill. Ctr. jährlich zu veranschlagen, wozu das Hauptquantum von Russland und Finnland geliefert wird. Auch der Holzhandel ist für Lübeck belangreich. Die Einfuhr belief sich im letzten Jahrzehnt auf durchschnittlich über 3 Mill. Ctr. oder dem Werthe nach auf $5._5$ Mill. Mk. Die Bürgerschaft Lübecks hat grosse Opfer gebracht zur Schaffung

[1]) Vgl. A. S r „Der Zollverein mit seinen Ostseehäfen und Hamburg“ Berlin 1845.

von Verkehrserleichterungen durch Regulirung der Trave, Erweiterung des Hafens und Herstellung der Eisenbahnverbindungen. Bereits im Jahre 1831 fasste man das Project einer Bahn nach Hamburg ins Auge, allein die dänische Regierung setzte der Durchführung Widerstand entgegen und die Vermittlung des Bundes musste in Anspruch genommen werden. Erst im Jahre 1847 wurde der Bau der Linie nach Büchen zum Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn gestattet und 1851 vollendet. Die directe Bahnverbindung mit Hamburg wurde erst 1865 eröffnet. Hierauf folgten die Herstellung eines Schienenweges nach Mecklenburg und Pommern und 1874 die Eutin-Lübecker Bahn. Die Austiefung der Trave wurde schon 1834 begonnen, die grosse Regulirung, Durchstich bei der Herrenfähre, in den Jahren 1850 bis 1854 durchgeführt.

Dampfboote unter eigener und fremder Flagge unterhalten mit den wichtigsten Häfen Russlands, Dänemarks und Schwedens Verbindungen. Der regste Verkehr besteht mit St. Petersburg, Riga, Stockholm, Kalmar, Ystadt, Norrköping, Karlskron, Kopenhagen, Gothenburg. Diese innigen Beziehungen mit Nordosteuropa haben es veranlasst, dass Lübeck unter der Handelskrisis des Jahres 1857 ungemein litt, indem namentlich das Geschäft mit Dänemark und Schweden fast ganz brach lag.

Die Einfuhr Lübecks betrug 1855 $71._{89}$ Mill. Mk., 1860 $80._{5}$, 1865 $109._{7}$ Mill. Mk. In den nächsten Jahren tritt ein beträchtlicher Rückgang ein; September 1868 erfolgte der förmliche Eintritt in den Zollverband; 1869, welches die Scheide des Ueberganges vom Freihafen in den Zollverband bildet, war die Einfuhr auf 91 Mill. Mk. gesunken; seitdem ein stetiges Steigen bis 1874, und zwar 1870 $91._{8}$, 1871 $129._{6}$, 1872 $158._{8}$, 1873 $171._{2}$, 1874 $214._{5}$ Mill. Mk. Die wirthschaftliche Krise brachte einen Rückgang; 1875 betrug die Einfuhr $194._{4}$, 1876 195, 1877 $177._{1}$ Mill. Mk., gegen 1869 immerhin eine Steigerung von nahe 100 $^0/_0$. Die erhebliche Differenz des Jahres 1877 findet in dem russisch-türkischen Kriege ihre Erklärung, da Lübeck mit dem russischen Reiche den vielseitigsten und regsten Handelsverkehr unterhält. Wie der Bericht der lübeckischen Handelskammer bemerkt, drängte die Schliessung der russischen Häfen am schwarzen Meere allerdings einen Theil der russischen Ausfuhr nach der Ostsee, indessen kamen die Vortheile zunächst Königsberg zu Gute.

Der erste deutsche Ostseeplatz ist gegenwärtig Stettin. Die hauptsächlichste Richtung des Verkehres ging bis in die Fünfziger Jahre auf die Vermittlung des Handels zwischen den östlichen Provinzen der preussischen Monarchie und Russland. In dem Zeitraume von 1836—1847 stieg der Werth des Importes von 8 Mill. Thlr. auf 27 Mill Thlr.; der Export belief sich 1847 auf $6._5$ Mill. Thlr. Das Jahr 1847 war überhaupt ein Glanzpunkt für den Handel der Stadt; der dänische Krieg brachte grosse Verluste, von denen sich die Stadt nur allmälig erholte. Seit 1853 beginnt ein neuer Aufschwung. Von besonderer Bedeutung für die Entwickelung der Stadt war die Aufhebung des Sundzolles, und nirgends war man auch für die Beseitigung so thätig, wie hier. Nicht minder wichtig war die Entwickelung der Dampfschifffahrt. Bis 1855 besass Stettin ausser der Dampfschifffahrt mit Kronstadt, Stockholm und Kopenhagen und einer unerheblichen Flussdampfschifffahrt nur eine höchst mangelhafte Küstendampfschifffahrt nach Königsberg und eine Schleppdampfschifffahrt zwischen Stettin und Swinemünde; seither begann eine regelmässige Dampfschifffahrtsverbindung zwischen Stettin und Schottland und schon im Jahre 1857 bildete die gesammte Dampfschifffahrt bereits zwei Fünftel der gesammten See-, Küsten- und Binnenschifffahrt. Stettin besitzt nunmehr von allen Orten der Ostsee die meisten Dampfschiffverbindungen mit dem Osten und Norden Europas.

Bis in die zweite Hälfte der Fünfziger Jahre war Stettin ein Getreide importirender Platz; Roggen und Gerste aus Russland, Schweden und Norwegen, Hafer aus den zwei letztgenannten Ländern, sowie aus Ostfriesland, bildeten wichtige Artikel. Dieses Verhältniss änderte sich. Stettin ist seitdem ein starker Exportplatz geworden, der Getreide aus dem Hinterlande, sodann aus Oesterreich, Rumänien und Russisch-Polen bezieht und nach England und anderen Staaten versendet. Nicht minder beträchtlich ist die Ausfuhr von Kleesamen, Spiritus, Rüböl u. s. w. Das Holzgeschäft ist ein nicht unbeträchtliches, doch steht dasselbe hinter jenem Danzigs zurück.

Danzig besitzt einen ungemein regen Getreideexport, und zwar zumeist mit Weizen. Der grösste Theil kommt auf der Weichsel und den Nebenflüssen aus dem russischen Polen und Volhynien, ein Theil auch aus dem Inlande. In neuerer Zeit sind

die Geschäftsverbindungen in landwirthschaftlichen Producten mit Oesterreich, besonders seit Eröffnung der wichtigen Eisenbahnstrecke Bromberg-Posen sehr lebhaft. Der Absatz wird in erster Linie nach England bewerkstelligt, besonders in Weizen, dann kommt Holland; nicht regelmässig ist der Handel nach Frankreich, Spanien; Roggen geht in beträchtlichen Massen nach Dänemark, Norwegen, Schweden und Holland. Nicht minder bedeutend ist der Holzhandel; der Versandt geht nach England, Frankreich, Holland, Belgien. Gegenüber der Bedeutung dieser Artikel kommen die übrigen Exportgegenstände nicht in Betracht [1]). In neuester Zeit hat Danzig directe Verbindungen mit Nordamerika angeknüpft und bezieht von dort Petroleum. Die Schattenseite des Verkehres ist, dass sich nicht genügende Waarenmengen für die Rückfracht finden, obgleich in dem letzten Jahrzehnt eine Besserung diesbezüglich eingetreten ist. Aus England kommen Eisen und Steinkohlen; das Geschäft in dem letztgenannten Artikel ist in stetiger Zunahme begriffen; aus Norwegen werden Häringe in beträchtlichen Massen importirt. Die Anzahl der in Ballast einlaufenden Schiffe ist noch immer eine ziemlich grosse. Der früher so wichtige Bernsteinhandel ist durch die Concurrenz des benachbarten Königsberg auf ein Minimum herabgedrückt worden. Die Tauchereien und Baggereien am Königsberger und Memler Strande liefern bedeutende Quantitäten. Früher bildeten Knochen einen wichtigen Handelsartikel; doch ist uns nicht bekannt, welche Ursachen auf den Rückgang hingewirkt haben. Seit einigen Jahren ist Petroleum ein wichtiger Importartikel geworden, bereits im Jahre 1870 sind 96.109 Ctr. direct aus Amerika nach Danzig gebracht worden.

Memel ist durch seine Lage grösstentheils auf den russischen Grenzverkehr angewiesen. Der Handel mit Holz, welches

[1]) Im Durchschnitte der Jahre 1871—1877 waren 68 % aller aus Danzig auslaufenden beladenen Schiffe — beiläufig 1500 an der Zahl — mit Holz befrachtet. Der jährliche Holzimport wird auf $0._8$ bis 1 Mill. Cubikmeter geschätzt, welche Quantität fast zum Vollen exportirt wird. Die Bedeutung dieses Handelszweiges geht auch daraus hervor, dass alljährlich etwa 2 Mill. Mk. an Arbeitslöhnen und Gehalten für Control- und Aufsichtspersonal in der Holzbranche gezahlt wird; der Jahresdurchschnitt der Schifffrachten, welche der Danziger Holzhandel bezahlt, soll $4._5$ Mill. Mk. betragen. Die Getreidezufuhr belief sich 1878 auf 388.000 Tonnen.

grösstentheils aus Russland kommt, ferner mit Getreide aus Lithauen, wozu Flachs, Hanf und Sämereien kommen, ferner mit Häringen und Fischen, bildet die wichtigste Erwerbsquelle der Stadt. Auch die Industrie hat sich in der neuesten Zeit recht gehoben, so z. B. der Schiffbau. Weit bedeutender ist Königsberg, theils wegen der Mannigfaltigkeit und Menge der Handelsartikel, sowie auch nach dem Werthe seines Umsatzes. Zum Theil trägt der Handel in Königsberg denselben Charakter wie in Danzig; es betreibt ein schwunghaftes Getreidegeschäft, zumeist in Roggen, sodann in Weizen, Saaten, Erbsen und Hafer. Polen, Russland, zum Theil auch Dänemark sind die Bezugsquellen, England, Holland und der skandinavische Norden die Absatzgebiete. In neuester Zeit haben zwei Artikel auf dem Königsberger Markte eine besondere Bedeutung erlangt: Flachs und Hanf. Das Flachsgeschäft wurde zwar von jeher hier schwunghaft betrieben, aber seit 1870 zeigt es eine riesige Zunahme; es betrug die Gesammtausfuhr im Jahre 1870 460.000 Ctr. im Werthe von $16._{87}$ Mill. Mk., 1877 907.000 Ctr. im Werthe von $30._{94}$ Mill. Mk.[1]) Die Zufuhr kommt aus Polen und Russland. Seit Eröffnung der Kiew-Brester Bahn ist ein neuer Handelsartikel hinzugekommen: Zucker. Derselbe stammt aus den zahlreichen an der erwähnten Eisenbahn gelegenen Fabriken und geniesst eine Exportbonification von 80 Kopeken per Pud weisse Sandraffinade und von 45 Kopeken für gelbe Waare. Diese Begünstigung macht es möglich, den Zucker per Bahn über Königsberg und Pillau, auf dem Seewege nach England und Frankreich mit Vortheil zu versenden. In früherer Zeit war Königsberg ein nicht unbedeutender Markt für indischen Rohzucker, der in den Raffinerien des Platzes verarbeitet wurde. Die heimische, stark beschützte Rübenzuckerindustrie hat dem Handel mit diesem Artikel Abbruch gethan, wofür sich jetzt nach zwei Jahrzehnten ein Ersatz im russischen Rübenzucker bietet! Königsberg ist auch für den Import vom Westen und für den Zwischenhandel mit westeuropäischen und transatlantischen Artikeln nicht unerheblich.

[1]) „Der Leinenindustrielle" 10. Jahrg. 1878 Nr. 513.

ACHTES CAPITEL.

Oesterreich[1]).

1. Kein Staat hielt mit solcher Zähigkeit an dem Prohibitivsystem fest wie Oesterreich. Joseph II., vielfach von physiokratischen Grundsätzen durchtränkt, hat sich bezüglich der Handelspolitik nicht zur vollen Klarheit emporgerungen. Nicht der Umstand ist für die Beurtheilung des Monarchen maassgebend, dass er die heimische Industrie durch hohe Zölle zu schützen entschlossen war, aber er verbot auch Spinn- und andere Maschinen, weil „ohne deren Existenz sich Tausende ihren Unterhalt verschaffen können“. Durch höhere Zölle auf ausländische Waaren sollten „die Nationalverzehrer in die Nothwendigkeit versetzt werden, die inländischen Erzeugnisse zu suchen“; jedoch konnten

[1]) Siegfried Becher „Beiträge zur österreichischen Handels- und Zollstatistik auf Grundlage der officiellen Ausweise über den Verkehr der österreichischen Monarchie mit dem Auslande vom Jahre 1831 bis 1842“ Stuttgart und Tübingen 1844. „Die Ergebnisse des Handels- und Zolleinkommens der österreichischen Monarchie im Jahre 1842“ Leipzig 1845. Dr. Siegfried Becher „Statistische Uebersicht des Handels der österreichischen Monarchie mit dem Auslande während der Jahre 1829 bis 1838“ Stuttgart und Tübingen 1841. Dr. Hermann Blodig „Darstellung der österreichischen Zoll- und Staatsmonopolsordnung“ Wien 1854. Jos. Ritter v. Hauer „Ueber die neuesten Ergebnisse im Haushalte der österreichischen Monarchie bis zum Jahre 1854“ Wien 1854. Stephan v. Kees „Darstellung des Fabriks- und Gewerbewesens im österreichischen Kaiserstaate, vorzüglich in technischer Beziehung. Mit besonderer Rücksicht auf Oesterreich“ Wien 1819, 1820, 1823 und 1824. Stephan Ritter v. Kees „Systematische Darstellung der neuesten Fortschritte in den Gewerben und Manufacturen“ als Fortsetzung und Ergänzung des im Jahre 1823 beendigten Werkes „Darstellung des Fabriks- und Gewerbswesens“ Wien 1829. K. J. Kreutzberg „Skizzirte Uebersicht des gegenwärtigen Standes und der Leistungen von Böhmens Gewerbs- und Fabriksindustrie“ Prag 1836. K. J. Dr. Kreutzberg „Beiträge zur Würdigung der Industrie und Industriellen Oesterreichs“ Prag 1854. Josef Max Freiherr v. Liechtenstern „Skizze einer statistischen Schilderung des österreichischen Staates“ 3. Aufl. Wien 1805. Heinrich Meidinger „Die Donau und ihre schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle“ Wien 1851. Ernst Schwarzer „Geld und Gut in Neu-Oesterreich“ Wien 1857. Schwarzer Ernst „Oesterreichs Land- und Seehandel mit Hinblick auf Industrie und Schifffahrt“ Triest 1846.

verbotene Waaren durch besondere Erlaubnissscheine und Entrichtung eines hohen Zolles für den eigenen Verbrauch bezogen werden. Die für die „ausser Handel gesetzten Waaren" eingegangenen Zollbeträge sollten zu Bildung eines Commercialfondes dienen, um zur Unterstützung der heimischen Industrie verwendet zu werden. Das Zollpatent vom Jahre 1784 hatte einen durchaus prohibitiven Charakter, während in der Zollordnung vom 22. Januar 1788 auch finanzielle Gesichtspunkte berücksichtigt wurden, indem man von den Zollerhöhungen ergiebigere Zolleinnahmen erwartete.

Die Handelspolitik des Kaisers strotzt überhaupt von Widersprüchen: auf der einen Seite die engherzigsten Gesichtspunkte, auf der andern grosse umfassende Ideen. Hieher gehört sein Plan einer Zolleinigung zwischen den Ländern diesseits und jenseits der Leitha. Bereits im Jahre 1784 wurde Siebenbürgen in das ungarische Zollgebiet einbezogen und ein für Ungarn giltiges Patent erlassen, welches mit der Zollordnung für die deutschslavischen Länder fast vollständig übereinstimmte. Der Zwischenverkehr wurde durch besondere Bestimmungen geregelt und mancherlei Verkehrserleichterungen angebahnt. Von Zeit zu Zeit tauchten auf die Hebung und Entwickelung des Seehandels gerichtete Pläne auf, jedoch fehlte diesen Bestrebungen die Stetigkeit, und die Ausführung wurde vielfach gehemmt[1]).

Die ganz im Geiste des Prohibitivsystemes erlassenen Zolltarife der Jahre 1784 und 1788 blieben auch unter den späteren Regierungen in Kraft. Kaiser Franz erklärte, dass er an dem Verbote der Einfuhr und des Handels festhalten wolle, um der Nationalindustrie zu ihrer Entwickelung und Vervollkommnung behülflich zu sein, und in den folgenden Jahren wurden noch manche ausländische Waaren behufs Unterstützung des einheimischen Kunstfleisses und zur Aufmunterung der inländischen Fabriken untersagt. Nicht selten sind es sonderbare Vorstellungen, welche man mit dem Begriffe „Hebung der Nationalindustrie" verband. Man begünstigte z. B. die Einfuhr des geschmolzenen Unschlittes, verbot die Ausfuhr des rohen, untersagte den Export

[1]) In dem Buche von Hock: „der österreichische Staatsrath" (Wien 1877), um dessen Vollendung sich Prof. Bidermann ein grosses Verdienst erworben hat, ist auch die wirthschaftliche Thätigkeit Josefs II. beleuchtet; einige werthvolle Notizen in dem Büchlein von Meynert: Josef II. Wien 1862.

von Pech, den Import des Kunstkaffees. Andere Maassnahmen, wie die Einfuhr auswärts gedruckter Breviere, Missale, Antiphone, Chorbücher u. dgl. m., welche nur gegen besondere Bewilligung stattfinden konnte, wurzelten in andern als blos handelspolitischen Gründen.

Welchen Schwankungen der österreichische Tarif in dieser Beziehung unterlag, ersieht man aus dem Einfuhrzolle für fremdes rohes Kupfer, welches nach dem Tarife von 1788 mit 30 fl. vom Ctr. belegt war, und nun gegen einen Zoll von 30 kr. eingeführt werden konnte. Ein Fortschritt war die Aufhebung des Grenzcordons zwischen Ost- und Westgalizien und die Einführung der Zollordnung vom Jahre 1788 daselbst.

2. Die handelspolitischen Maassnahmen seit dem Beginne des Regierungsantrittes Franz I. stehen mit den finanziellen Verhältnissen der Monarchie, durch welche auch der innere und auswärtige Handel auf das empfindlichste berührt wurde, im innigsten Zusammenhange. Die Finanzlage war seit dem Beginne des Revolutionskrieges eine traurige, und da alle Mittel zur Kriegführung bald erschöpft waren, begab man sich auf die abschüssige Bahn des Papiergeldes, das in ungeheueren Massen ausgegeben wurde. In Friedenszeiten dachte man an die Einziehung oder mindestens Beschränkung derselben, schritt an die Bildung eines Tilgungsfondes und erhöhte zu diesem Zwecke den Einfuhrzoll auf Cacao, Kaffee, Candiszucker um 50% u. dgl. m. Auch die am Tage der Kundmachung des Patentes vorhandenen Vorräthe sollten den Zuschlag entrichten. Die Ueberwachung kostete beträchtliche Summen und hatte mancherlei Beschränkungen des Verkehres zur Folge. Alle Eingangszölle von den ausser Handel gesetzten Waaren, deren Einfuhr blos gegen besondere Bewilligung gestattet war, sowie die Ausfuhrzölle auf Hanf und Leinengarn, Knoppern, Pottasche, Schafwolle und Leinengespinnste mussten in Geld oder Conventionsmünze entrichtet werden.

Die Betheiligung Oesterreichs an der Continentalsperre war für den Verkehr der Monarchie von geringem Einflusse; ohnehin waren die Handelsbeziehungen zu England nicht bedeutend, und die Seehäfen der Monarchie im Frieden zu Wien abgetreten worden. Das System als solches stand mit den in Oesterreich bisher befolgten Grundsätzen im vollständigen Einklange und die Unterbindung des Handels mit dem Auslande beschränkte

nach der herrschenden Auffassung nur den Geldabfluss für entbehrliche fremde Waaren und trug zur Steigerung der heimischen Production bei.

Dass unter der Papierwirthschaft Handel und Verkehr fortdauernden Schwankungen unterworfen waren und durch die grenzenlose Unsicherheit der Geldverhältnisse viel zu leiden hatten, dürfte einer weiteren Ausführung nicht bedürfen. Wo der öffentliche Credit tief unterwühlt ist, gedeiht die Wirthschaft des Einzelnen auch nicht. Man kann nicht behaupten, dass die Regierung der Hebung der Industrie keine Aufmerksamkeit zugewendet hätte, aber leider verrathen die hierüber erflossenen Patente und Erlässe eine geringe Einsicht in die Gesetze des Verkehres. Am 2. Mai 1810 erfolgte ein Verbot des Kaffeehandels „als einer solchen Waare, die keiner weiteren Verarbeitung fähig, deren Entbehrung daher keinen Zweig der inneren Beschäftigung stört, die auch als Verzehrungsgegenstand nicht ganz unentbehrlich ist, und deren Einfuhrertrag doch eine solche Summe ausmacht, dass ihre Ersparung dem inneren Verkehre bedeutende Geldkräfte zurückhält". Kunstkaffee musste nun die Stelle des Mokkatrankes ersetzen und den Kaffeehäusern wurde zu wiederholten Malen das Verbot eingeschärft. Ein späteres Patent verschärfte das Verbot der ausländischen Waareneinfuhr. Das Patent vom 2. September verfolgte den Grundsatz, „die Ausserhandelsetzung der entbehrlichen ausländischen Waaren, welche in den Gesetzen von 1784 und 1788 schon so heilsame Folgen gehabt, noch weiter auszudehnen". Eine weitere Liste der ausser Handel gesetzten Waaren erfolgte durch Erlass am 7. December 1811. Dafür empfahl die Regierung in einem Erlasse vom 26. September 1811 die Zuckerbereitung aus Ahorn. Das Prohibitivsystem stand während dieser Jahre in schönster Blüthe, ohne den staatlichen Cassen oder der Industrie Gewinn zu bringen. Theilweise war dies System der Regierung aufgedrungen worden, aber die seltsame Art und Weise, wie man es zu rechtfertigen und der Bevölkerung als heilsam darzulegen suchte, ist durchaus das eigene Verdienst derselben.

Oesterreich im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts hat ähnliche Erscheinungen im wirthschaftlichen Leben aufzuweisen wie Frankreich am Anfang und Ende des vorigen, und der Absolutismus dort war ebensowenig fähig jene Uebelstände zu

beseitigen, welche im Gefolge der Bankozettelemission auftraten, als es der Schreckensherrschaft gelang, die Calamität der Assignatenwirthschaft hinwegzudecretiren. Hier wie dort brachte der geringe Werth des Zettel kolossale Schwankungen hervor, zerrüttete die Existenz Vieler und brachte Tausende an den Bettelstab. Hier wie dort blühte die Börsenspeculation, gediehen die Bankiers, welche sich binnen kurzer Zeit bedeutende Reichthümer sammelten, waren die Landgüter häufigem Besitzwechsel unterworfen. Der Güterhandel nahm solche bedeutende Dimensionen an, dass die Regierung dem unbeschränkten Güterverkaufe durch ein besonderes Patent begegnen zu müssen glaubte. Auch die Industrie wies die Folgen der Zettelfabrikation auf. Zwar einige Zweige derselben schnellten rasch empor, aber eine naturwüchsige Production war unter derartigen Umständen unmöglich; die fortdauernde Unsicherheit in den Geldverhältnissen liess eine ruhige Entwickelung nicht zu.

Abhilfe that dringend Noth. Nach O'Donnell's Tode, wodurch die Durchführung des Finanzpatentes vom 26. Februar 1810 in die Brüche ging, trat Graf Josef Wallis die Erbschaft als Hofkammerpräsident an. Für die zu leistenden Schwierigkeiten des Geldmarktes brachte er eine Eigenschaft in hervorragendem Maasse mit: Energie, Rücksichtslosigkeit. Der Cours des Bankozettel ging von 500 auf 800, am 1. December 1810 auf 1095, ja vorübergehend in demselben Monate auf 1200. Am 11. December d. J. erliess die Regierung für alle in klingender Münze zu leistenden Zahlungen ein Moratorium. Die einzelnen Bestimmungen dieses Patentes zeigen, dass man vor exorbitanten Eingriffen in die Eigenthumsverhältnisse nicht zurückschreckte. Das „neueste Finanzpatent" wurde am 20. Februar 1811 unterzeichnet, aber erst am 15. März publicirt, worauf es sofort in Giltigkeit trat.[1])

3. Nachdem die Beziehungen zwischen Oesterreich und Napoleon sich gelockert hatten, und die Handelsverhältnisse zwischen Oesterreich und Grossbritannien wider angeknüpft werden konnten, trat auch eine Aenderung in dem Zolltarife ein. Diese betraf nur einzelne Gegenstände, da man im Wesentlichen an den Principien

[1]) Vergl. Beer, die Finanzen Oesterreichs im XIX. Jahrhunderte, 1. und 2. Capitel.

des Prohibitivsystems festzuhalten entschlossen war. Eine erneuerte Thätigkeit begann in der österreichischen Zollgesetzgebung nach dem zweiten Pariserfrieden. Oesterreich erhielt mehrere verlorene Ländergebiete zurück, erwarb andere neue hinzu. Die Aufgabe wäre nun gewesen, ein einheitliches Zollgebiet für das gesammte Reich herzustellen, und die abweichenden Gesetzgebungen der einzelnen Ländertheile einfach zu beseitigen. In Ostgalizien wurde in der That die österreichische Zollverfassung, wie sie daselbst vor der Abtretung bestand, eingeführt; in Illirien, Salzburg, im Inn- und Hausrucksviertel die allgemeine Zollordnung vom Jahre 1788 hergestellt, und die Zolllinien, welche diese Gebiete von den übrigen Provinzen trennten, aufgehoben. Tirol erhielt die Zollordnung vom Jahre 1786, die auch auf Vorarlberg ausgedehnt wurde. Dagegen blieb die Zolllinie, welche diese beiden Länder von einander und von den übrigen österreichischen Provinzen trennte, fortbestehen. In den Oesterreich zugefallenen italienischen Provinzen blieben mit geringen Modificationen die Verordnungen der früheren Regierung in Kraft [1]). In Dalmatien wurde 1814 eine neue Zollordnung eingeführt, und das Land dem übrigen Zollgebiete gegenüber, als Zollausschluss behandelt. Auch die ungarisch-österreichische Zwischenzolllinie bestand nach wie vor fort. Auf diese Weise bestanden in Oesterreich sechs Zwischenzolllinien, welche den Verkehr wesentlich erschwerten, obwohl manche Verkehrserleichterungen die Verbindung zwischen den verschiedenen Zollgebieten befördern sollten. Erst später schritt man dazu, mehrere Zwischenzolllinien aufzulassen, so die tirolisch-vorarlbergische, die lombardisch-venetianische Zolllinie. Die abweichenden Bestimmungen der verschiedenen Zolltarife wurden durch Zollregulirungen, sogenannte Partialzolltarife, so viel als möglich in übereinstimmender Weise festgesetzt. Bis Ende Mai 1823 wurden 17 Partialzolltarife für die Ein- und Ausfuhr kundgemacht. Hierauf folgten mehrere Veränderungen dieser Zolltarife, bis man endlich durch Decret vom 12. November 1827 den zollfreien Verkehr zwischen

[1]) In Venedig ward der bis zum Untergange der Republik bestandene Zolltarif vom 26. September 1794 wiederhergestellt, während in der Lombardei der Zolltarif des Königreichs Italien vom 22. December 1803 mit mehreren nachträglichen Verordnungen aufrecht erhalten blieb. Die Zwischenzolllinie am Mincio blieb ebenfalls intakt.

den alten und neu erworbenen Provinzen, Ungarn und die Annexen sowie die Zollausschüsse ausgenommen, gestattete, nachdem die Zwischenzolllinie am Mincio am 15. Juni 1822, die lombardisch-venetianische gegen Tirol und gegen die übrigen österreichischen Länder am 1. November 1825 und die tirol-vorarlbergische Zolllinie am 1. Jänner 1826 aufgelassen worden war. Für den Waarentransit trat ein neuer Tarif mit dem 1. September 1822 in Wirksamkeit. Manche Strassenzüge wurden vor andern begünstigt; am niedrigsten waren jene Waaren tarifirt, welche über die Seeküste der österreichischen Monarchie ein- und nach was immer für Richtungen austreten. Dieser Durchfuhrtarif erhielt schon im Jahre 1829 eine theilweise Umgestaltung. Die Strassenzüge des lombardisch venetianischen Königreiches, Tirols und Vorarlbergs waren nicht mehr begünstigt. Waaren, welche über die Seeküste der Monarchie nach welcher Richtung immer ausgeführt wurden, waren vom Zoll vollständig befreit, und jene Artikel, deren Durchzugslänge zehn österreichische oder fünfzig gemeine italienische Meilen nicht überschritt, sollten keinen höheren Durchfuhrzoll als 3 kr. per Wiener Ctr. erlegen. Schiesspulver durfte gar nicht, Salpeter und Tabak nur gegen besondere Bewilligung durchgeführt werden [1]).

Die anerkannte Wahrheit, dass es mit dem Schutze allein nicht gethan sei, leuchtete den vormärzlichen Staatsmännern in Oesterreich entweder nicht ein, oder sie besassen nicht die Energie, um jene Institutionen durchzuführen, welche das Protectionssystem wenigstens einigermaassen rechtfertigen können. Die Zollerhöhungen und Prohibitionen in den Jahren 1810—1812 erklären sich zumeist aus dem Stande der damaligen Finanzen; man suchte die Einnahmen zu steigern, so gut es ging, die Rücksicht auf die Industrie war nicht im entferntesten ausschlaggebend. Aber auch nach Herstellung des Friedens blieb das System intact. Mit welcher Langsamkeit man überhaupt den wirthschaftlichen Interessen Rechnung trug, zeigt die bereits erwähnte einfache Thatsache, dass erst im Jahre 1826 sämmtliche Zolllinien in dem cisleithanischen Oesterreich gefallen waren und ein einheitliches deutsch-italienisch-slavisches Handelsgebiet zu Stande kam; Ungarn behauptete seine Sonderstellung. Die Bestrebungen List's, das öster-

[1]) Blodig a. a. O. S. 36 und 45.

reichische Cabinet zu einer grossartigen Handelspolitik fortzureissen, blieben erfolglos, trotzdem derselbe klar und bestimmt darauf hinwies, dass ein Blick auf die Karte den deutlichsten Beweis liefere, wie die Natur selbst die österreichischen Staaten mit dem übrigen Deutschland in die innigste Verbindung gesetzt habe. Oesterreich sah ruhig zu, wie Zollbündnisse in Deutschland emporschossen und der Grund zum deutschen Zollverein gelegt wurde. Die leitenden Staatsmänner studirten zu wiederholten Malen die Frage über eine zweckmässige Verbindung mit dem Zollverein, aber die Studien gelangten nie zum Abschluss, weil die nöthige Thatkraft fehlte. Man kümmerte sich sonst um die Wünsche des Volkes wenig oder gar nicht, das Staatsinteresse gipfelte in dynastischen Tendenzen, aber auf dem handelspolitischen Gebiete liess man sich von dem Geschrei der Industriellen beeinflussen, welche betheuerten, sie müssten bei einer etwaigen Aenderung des Zollsystemes, bei einem Anschlusse an den Zollverein zu Grunde gehen. Das Prohibitivsystem behagte so sehr dem indolenten Charakter der Bevölkerung, dass die Nothwendigkeit eines Schutzzolles ein Axiom der Gewerbtreibenden wurde; man scheute eine jede Kraftanstrengung und befand sich unter den Fittichen des Schutzes ganz wohl. Die Regierung, welche bei der Unbildung der Masse in politischen und wirthschaftlichen Fragen eine bessere Einsicht hätte an den Tag legen sollen, that nichts, die Menge aufzuklären, ihr selbst schienen die einmal überkommenen Zustände zu behagen, es blieb alles beim alten. Es erfolgten wohl im Laufe eines Menschenalters einzelne Aenderungen, man minderte einzelne Zollsätze herab, man hob einige Einfuhrverbote auf, aber alle diese Maassnahmen wurden systemlos vollzogen; man sucht vergebens nach einem festen Princip, nach einem Grundsatz, welcher allen diesen Regierungsthaten zu Grunde lag. Die grössten Arbeiten, die Staats- und Monopolordnung vom 11. Juli 1835 und der neue Zolltarif für die Einfuhr und Ausfuhr der Waaren vom 27. December 1838 waren compilatorischer Natur und eine Nothwendigkeit für die Beamten selbst, welche sich in dem Wuste von Verordnungen und Erlassen nicht mehr zurechtfanden.

Das Schutzsystem hätte zweifellos in gewisser Beziehung nützlich werden können, wenn man die Hebung der Productivkräfte energisch in Angriff genommen hätte. Dann, aber nur

dann haben Protection und Prohibition wenigstens einen Sinn. Allein auf keinem Gebiete des staatlichen Lebens verspürte man irgend einen Hauch von Schöpfungskraft, nirgends treten uns Maassnahmen entgegen, welche eine industrielle Erziehung der verschiedenen Nationen hätten bezwecken sollen. Man berief sich auf die Autorität List's, wenn man das Bedürfniss fühlte, die Regierungstendenzen ins klare Licht zu setzen, was ohnehin selten genug geschah, und that schlechterdings nichts, um die Arbeitskräfte der Völker heranzubilden und zu entwickeln. Wie traurig sah es mit dem Unterrichte aus! Da ist es kein Wunder, wenn eine neue Zeit hereinbrach und die Massen in politischer und wirthschaftlicher Beziehung vollkommen unreif fand.

Führten auch die Bestrebungen Metternichs zu keinem Resultate, so konnte selbst ohne Anbahnung einer Handelseinigung mit Deutschland eine Reform der Zollpolitik vorgenommen werden. Ohnehin hatte ein kaiserliches Handschreiben den Hofkammerpräsidenten ermächtigt, mit der obersten Hofkanzlei und der ungarischen Hofkammer behufs Umwandlung der Prohibition in angemessene Schutzzölle in Verhandlung zu treten. Zwei Fragen standen bei den Berathungen im Vordergrunde, einmal die Festsetzung der Zollsätze, sodann aber die Erörterung, ob die ungarische Zolllinie auch künftighin beibehalten werden solle.

Die Regierung beschäftigte sich in wirklich intensiver Weise mit dem Studium der Angelegenheit; sie war bemüht, sich über den Stand der heimischen Industrie zu orientiren und über die deutsche Industrie genaue Daten zu erhalten, und sie gewann die Ueberzeugung von der Concurrenzfähigkeit der heimischen Industrie, welche nur in wenigen Artikeln der Superiorität der Nachbarstaaten zu weichen habe. Die Nothwendigkeit einer Zolländerung erschien auch mit Rücksicht auf die Finanzen angezeigt, indem die Zollerträgnisse ungemein gering waren [1]). Anton Kraus wurde mit der Ausarbeitung eines Zolltarifes betraut und legte denselben im April 1843 dem Monarchen vor. Bei den wichtigsten Industrieartikeln sollte ein Zollsatz von 40%

[1]) Das Zollerträgniss betrug im Durchschnitte der Jahre 1830 bis 1841 25 kr. per Kopf Tegoborski „Uebersicht des österreichischen Handels" Wien 1844, S. 8.

ad valorem festgesetzt, Rohstoffe und Halbfabrikate mit einem geringeren Zolle belegt werden als Ganzfabrikate. Noch ehe die kaiserliche Entscheidung erflossen war, kamen die Anträge der Regierung zur Kenntniss der Industriellen. Ein förmliches Sturmlaufen begann, von allen Seiten wurde der Kaiser mit Bittgesuchen bestürmt, in denen die grossen Gefahren, welche die Industrie vernichten würden, geschildert wurden, auch scharf betont wurde, dass der Uebergang zum Schutzzollsystem nur mit der grössten Umsicht zu vollziehen sei. Nach dreizehn Monaten langte die kaiserliche Entscheidung herab, welche eine jede Zollreform vertagte und die Hofkammer blos ermächtigte, einzelne Aenderungen von Zeit zu Zeit nach Maassgabe der Verhältnisse und der drängenden Bedürfnisse in Antrag bringen zu dürfen [1]).

Was die Aufhebung der Zwischenzolllinie gegen Ungarn anbelangt, konnte man sich zu einer einschneidenden Maassregel nicht entschliessen. Allgemein wurde anerkannt, dass die Beseitigung derselben vortheilhaft sein würde; allein man schrak vor den Schwierigkeiten, die zu beseitigen waren, zurück. In erster Linie waren es allerdings das Tabaksmonopol und die Verzehrungssteuer, die in Betracht kamen, obgleich man sich mit dem Gedanken vertraut machte, einen freien Verkehr wenigstens in allen andern Gegenständen anzubahnen. Dieser Gesichtspunkt war jedoch für die Beibehaltung der Zolllinie nicht ausschlaggebend, sondern die Rücksicht auf die Landwirthschaft, indem man von der Ansicht ausging, dass der auf die landwirthschaftlichen Erzeugnisse gelegte Zoll ein Schutz für den österreichischen mit Steuern belegten Grundbesitz gegen den steuerfreien ungarischen Domanialgrundbesitz sei [2]).

4. Erst das Jahr 1848 schuf ein einheitliches Zollgebiet. Die kaiserliche Verordnung vom 19. December machte den ersten Schritt durch Ueberweisung der Agenden der ungarischen Dreissigstämter an die österreichischen Aemter. Anderthalb Jahre später am 7. Juni 1850 bestimmte eine kaiserliche Verordnung, dass die Binnenzölle vom 1. October aufzuhören und der zollfreie Verkehr von Schlachtvieh allsogleich stattzufinden habe.

[1]) Meine Geschichte der österreichischen Finanzen, S. 198 f. und handschriftliches Material.

[2]) Vortrag 24. Mai 1843 (handschriftlich).

Die Grenzlinie zwischen Oesterreich und Ungarn bestand blos zur Controle der Monopolsgegenstände und der in Oesterreich der Verzehrungssteuer unterworfenen Artikel bis zum 1. Juli 1851.

Die Bestrebungen Bruck's zur Anbahnung der österreichisch-deutschen Zolleinigung sind bereits dargelegt worden. Bald nach der Veröffentlichung des Projectes ging man in Oesterreich daran für die in Aussicht genommene Uebergangsperiode einen Zolltarif auszuarbeiten.

Die Einberufung einer Commission erfolgte, welcher die Aufgabe zufiel, den Zolltarif den veränderten Verhältnissen gemäss umzugestalten. Als leitender Grundsatz sollte festgehalten werden: die Beibehaltung eines hohen Schutzzollsystemes, Beseitigung der Ein- und Ausfuhrverbote. Bei Bestimmung der Zollsätze sollte als Grundlage das Verhältniss zwischen der Arbeit der einheimischen und ausländischen Industrie dienen, die Ausfuhrzölle nur als Controlgebühren festgehalten, Differentialzölle und Ausfuhrprämien beseitigt, Rückzölle nur im äussersten Falle in Vorschlag gebracht werden. Das Gewicht, und zwar bei der Einfuhr im Allgemeinen das Nettogewicht, sollte bei Bemessung des Zollsatzes zu Grunde gelegt, bei der Gliederung der Zollpositionen die allzu zahlreichen und kleinlichen Unterschiede vermieden werden. Auf Basis dieser Grundsätze erfolgte die Ausarbeitung eines systematischen Zolltarifes, dessen Prüfung einem aus Vertretern des Ackerbaues, der Industrie und des Handels bestehenden Congresse vorgelegt wurde. Die ersten Namen der damaligen Industriellen finden sich unter den Versammelten; von Seite der Regierung nahmen nebst dem Minister Bruck, der selten fehlte, Hock und Baumgarten an den Verhandlungen vom 21. Januar bis 20. Februar theil. Schon damals stellte sich der Gegensatz zwischen der österreichischen und ungarischen Reichshälfte heraus, indem die Vertreter der einen schutzzöllnerischen Gesichtspunkten huldigten, während die andern sich einer mehr handelsfreiheitlichen Richtung zuneigten. Die Kundmachung des neuen Tarifes erfolgte am 6. November 1851 mit der Bestimmung, dass er vom 1. Februar 1852 ins Leben treten sollte; die Giltigkeit desselben wurde bis zum Ende October 1854 bestimmt, jene Modificationen ausgenommen, die in Folge des Abschlusses von Handelsverträgen eintreten würden. Der neue Tarif war demnach von vorneherein blos ein Uebergangstarif, der auch abgesehen von den Zollsätzen

einen grossen Fortschritt durch die systematische Gruppirung des Stoffes bezeichnete.[1])

Der Abschluss des Handelsvertrages mit Preussen machte eine Revision nothwendig. Durch allerhöchste Entschliessung vom 5. December 1853 wurde der neue Tarif zum Gesetz erhoben und trat mit dem 1. Januar 1854 in Kraft. Derselbe wies, verglichen mit dem bestehenden Tarif, mancherlei Vorzüge auf, insbesondere bezüglich der Anordnung und Abstufung der Zollsätze. Die höchsten Zollsätze, die früher 600 fl. betrugen, wurden auf 250 fl. reducirt; Roheisen zahlte 24 anstatt 45 kr. pro Ctr. Auch bezüglich der Ausfuhr wurden Modificationen vorgenommen. In dem Tarife vom Jahre 1852 waren noch eine Anzahl wenn auch niedrige Zollsätze beibehalten worden, die sich zwischen 1 bis 25 kr. bewegten und nur bei sieben Artikeln 50 kr. überschritten. Der Tarif vom Jahre 1853 wies nur bei etwa sechzehn Artikeln einen im Vergleich mit 1852 reducirten Zollsatz bei der Ausfuhr auf. Auch in der Zollbehandlung und Einrichtung der Zollämter wurden manche wichtige Aenderungen vorgenommen. Das Jahr 1856 brachte neue Zollreductionen des allgemeinen Tarifes von 1853. Ein Theil trat am 1. April in Kraft, so für Kaffee, Cacao, Gewürze, Zucker, Zuckermehl, Zuckersyrup, Fische, Oel, Olivenöl, Wein in Flaschen und in Fässern. Vom Juli 1856 traten in Wirksamkeit die Ermässigungen für feine Esswaaren, Blei, gefrischtes Eisen, Stahldraht, Eisenguss, rohe Baumwollgarne, Leinengarne und rohe Wollgarne. Mehrere Zollsätze waren eine Annäherung an den Zollvereinstarif, andere waren sogar niedriger als dieser.

Hier mag auch eine Anzahl anderer Maassnahmen auf handelspolitischem Gebiete Erwähnung finden. Dem Vertrage mit dem Zollverein traten auch jene Länder bei, mit denen Oesterreich schon vorher eine vollständige Zolleinigung vollzogen hatte: das Fürstenthum Liechtenstein und die Herzogthümer Parma und Modena. Rasch folgten von Seiten Oesterreichs jene Maassnahmen zur Regelung einer Uebereinstimmung in dem Zollverfahren und der Grenzüberwachung in Oesterreich mit jenen des Zollvereines. Die Einrichtungen des letzteren bezüglich der Organisation der

[1]) Ausführliche Darlegung bei Matlekovits: Die Zollpolitik der österreichisch-ungarischen Monarchie 1877 S. 12 fg.

Zollämter und der Finanzwache wurden zunächst probeweise (am 1. November 1853) beim Wiener Hauptzollamt, dann in Vorarlberg und Liechtenstein, später im Freihafengebiete von Triest und dem umliegenden Grenzbezirke (vom 1. Februar 1854), in den Cameralbezirken von Innsbruck und Leitmeritz (vom 31. October 1854), endlich im Cameralbezirke zu Krakau (vom 31. Januar 1855) eingeführt. Die Verhandlungen der Commissäre Oesterreichs und Preussens behufs Feststellung der Vollzugsvorschriften fanden in Berlin (November 1853 bis Februar 1854) statt und führten zu dem Uebereinkommen vom 20. Februar 1854, welches mehrere Bestimmungen des Zwischenzolltarifes theils erläuterte, theils ergänzte, die Form der Ursprungszeugnisse für das im Zoll begünstigte Roheisen festsetzte, endlich Bestimmungen traf über das Verfahren der Zollämter bezüglich der zur Bearbeitung, Veredlung u. s. w. zollfrei ein- und ausgehenden Gegenstände. Im Verkehre zwischen Dalmatien und Montenegro wurde der dalmatinische Durchfuhrzoll aufgehoben. Das österreichische Zollgebiet wurde durch Einbeziehung Istriens und der Quarnerischen Inseln (Veglia, Cherso und Lussin) erweitert (Ministerialerlass vom 30. August 1853) und zu gleicher Zeit das Freihafengebiet von Triest auf den zum Betrieb des freien Handels in der Stadt und im Hafen erforderlichen Raum eingeschränkt. Aehnliche Einschränkungen erfuhren die Freihafengebiete von Zengg und Carlopago (vom 1. April 1855), von Fiume, Buccari und Porto Rè (vom 15. September 1855).

Es lässt sich nicht in Abrede stellen, es waren dies insgesammt bedeutsam einschneidende Aenderungen, welche das gesammte handelspolitische System Oesterreichs erfuhr. Die Regierung hatte damals unstreitig das Streben, wenigstens auf wirthschaftlichem Gebiete eine Anzahl durchgreifender Reformen ins Leben treten zu lassen. Für den Mangel an politischer Freiheit konnte und sollte nach der Ansicht der Machthaber das materielle Leben eine Entschädigung bieten. Man wähnte auf diese Weise den grössten Theil der indolenten Bevölkerung zufrieden zu stellen. Allein Politik und Wirthschaft stehen in einem viel zu engen Zusammenhange, als dass solch eine absolute Trennung, wie sie im Plane der Regierung lag, durchführbar gewesen wäre.

Die Krise des Jahres 1856 traf Oesterreich hart. Bei der Abgeschlossenheit, in welcher sich im Vormärz das geschäftliche

und industrielle Leben der Monarchie entwickelt hatte, wurden die in andern Ländern zeitweilig auftretenden Erschütterungen der Wirthschaft wenig verspürt, nunmehr wurde auch der Kaiserstaat davon berührt. Die Ursache der Störungen in der Industrie und im Handel, die im Gefolge einer jeden Krise eintreten, wurden jedoch nur in der Zollpolitik erblickt und Klagen über die seit einigen Jahren eingetretenen Aenderungen laut. Die Eisenindustriellen wiesen auf die Begünstigungen hin, welche die Eisenbahnen im Jahre 1855 auf fünf Jahre erhalten hatten, das zum Oberbau nöthige Eisen um die Hälfte des Zolles einführen zu dürfen; sie wiesen auf das sinkende Agio hin, welches von nachtheiliger Wirkung sei. Auch die Weber verhehlten ihre Unzufriedenheit nicht. Das Finanzministerium sah sich in Folge eines allerhöchsten Auftrages genöthigt, eine Specialenquête zu veranstalten. Die Handelskammern wurden ebenfalls eingeladen sich zu äussern. Die Ergebnisse dieser Berathungen zeigten wie natürlich keine volle Uebereinstimmung; die Handelskammern standen damals noch nicht in solch inniger Verbindung mit einander wie später, und der Widerstreit der Interessen trat nicht selten scharf hervor. Indess in einem Punkte herrschte Uebereinstimmung, dass nämlich die Zolländerungen allzurasch auf einander gefolgt waren, ohne dass man die Industriellen auf die bevorstehende Modification aufmerksam gemacht hätte, eine Behauptung, die allerdings zutreffend war. Die kaiserliche Entschliessung vom 20. December 1859 besagte, dass künftighin der Zolltarif nur von fünf zu fünf Jahren durch eine Enquête revidirt und den wirthschaftlichen Anforderungen gemäss modificirt werden, der bestehende Tarif bis 1865 unverändert in Kraft bleiben solle, jene Modificationen ausgenommen, welche entweder durch Staatsverträge oder durch die für 1860 in Aussicht gestellten Verhandlungen mit dem deutschen Zollvereine als nothwendig sich herausstellen würden [1]).

5. Es war ein grober Fehler der Industriepolitik, dass man durch Verträge einen Bruch mit dem handelspolitischen System inaugurirte und für die Entfesselung der Arbeit gar nichts that. Jene Hemmnisse und Schranken, welche einem freien Gewerbe-

[1]) Die Angaben über den Inhalt der kaiserlichen Entschliessung bei Matlekovits S. 56 sind ungenau.

betriebe im Wege standen, blieben unverkürzt aufrecht erhalten. Das Zunftwesen war in Oesterreich intact geblieben. Nur die einfachsten Hausarbeiten wurden als freie Beschäftigungen betrieben, in einzelnen Zweigen des Gewerbebetriebes, d. h. in jenen, wo die Handarbeit durch die Maschinen erledigt wird, herrschte das System der Concessionirung vor. Der Bewerber musste den Nachweis bestimmt vorgeschriebener Eigenschaften liefern. Der Ruf nach Reform der gesammten Gewerbegesetzgebung wurde wohl laut, fand aber taube Ohren. Man witterte allerlei Gefahren, welche im Gefolge einer absoluten Gewerbefreiheit auftreten würden, die Schrecknisse einer grauenvollen Zukunft standen den Staatslenkern vor Augen. Man kam bei Erörterung dieser Fragen über das Wenn und Aber nicht hinaus. Vor Jahren schon hatte das damalige Ministerium für Handel und Gewerbe einen Entwurf einer neuen Gewerbeordnung ausgearbeitet, die Handels- und Gewerbekammern erstatteten umfassende Gutachten. Abermals ruhte die Sache. Nachdem sie wieder aufgenommen war, stellte man Ueberprüfungen und Umarbeitungen an. Endlich erschien das kaiserliche Patent vom 20. December 1859, womit für den ganzen Umfang des Reiches, Venedig und Militärgrenze ausgenommen, eine neue Gewerbeordnung erlassen wurde, die mit dem 1. Mai in Wirksamkeit trat[1]). Nach diesem Gesetze sind blos concessionspflichtig: alle Gewerbe, welche auf mechanischem oder chemischem Wege die Vervielfältigung von literarischen oder artistischen Erzeugnissen oder den Handel mit denselben zum Gegenstande haben (Buch-, Kupfer-, Stahl-, Holz-, Steindruckereien u. s. w.), dann Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen; die Unternehmungen von Leihanstalten für solche Erzeugnisse und Lesecabinete; die Unternehmungen periodischer Personentransporte, Schiffergewerbe, Gewerbe der Baumeister, Maurer, Steinmetzer und Zimmerleute, Rauchfangkehrer, Kanalräumer und Abdecker; die Verfertigung und der Verkauf von Waffen und Munitionsgegenständen u. dgl. m. Alle sonstigen Gewerbe dürfen frei gegen blosse Anmeldung betrieben werden. Auch ist es ein grosser Vortheil des Gesetzes, dass es die Ausübung und den Betrieb mehrerer Geschäfte durch Eine Person gestattet

[1]) Vergleiche meinen Aufsatz: die österreichische Volkswirthschaft seit dem Beginne der fünfziger Jahre in Unsere Zeit, Jahrgang 1865.

und es jedem Gewerbetreibenden ermöglicht, Gesellen jedes Handwerkes zu verwenden. Eine Anzahl von Hemmnissen sind daher hinweggefallen, so z. B. war es bisher dem Tischler nicht gestattet, die Möbel selbst zu tapezieren, der Bäcker durfte keine Zuckerwaaren herstellen u. dgl. m. Dem weiblichen Geschlechte ist der Gewerbebetrieb ungehindert gestattet. Den Lehr-, Gesellen- und Prüfungszwang kennt das neue Gesetz nicht. Ein Ueberrest der alten Zünfte hat sich in der Bestimmung über die Genossenschaften eingeschmuggelt. Dieselben sollen zu dem Zweck ins Leben gerufen werden, um dem Gewerbestande durch den corporativen Verband einen sittlichen Halt und seinen Standesinteressen einen Vereinigungs- und Stützpunkt zu bieten, und um ein Mittelglied zwischen den Gewerbetreibenden und der Regierung zu bilden. Den neuen Genossenschaften sind hauptsächlich Humanitäts-, Disciplin- und Unterrichtzwecke zugewiesen worden, aber die daran geknüpften Hoffnungen realisirten sich nicht.

6. Die politische Neugestaltung Oesterreichs blieb auf das Handels- und Industrieleben der Monarchie bei dem innigen Wechselverhältniss zwischen Politik und Volkswirthschaft nicht ohne Einfluss. Ungarn erhielt durch das kaiserliche Diplom vom 20. October 1860 seine Autonomie, und ein kaiserliches Handbillet an den Baron Vay bestimmte, dass im Interesse der Sicherheit des Besitzes und der Stetigkeit der Privatrechtsverhältnisse alle Bestimmungen und Einrichtungen des bürgerlichen und des Strafrechtes so lange in voller Wirksamkeit bestehen sollen, als nicht im Wege der Gesetzgebung die allfälligen Veränderungen vereinbart werden. Indess drängte man in Ungarn auf Beseitigung jener Gesetze und Verordnungen, welche der Absolutismus, wenn auch zum Vortheile des Landes, in den Fünfziger Jahren erlassen hatte. Der Hofkanzler besass nicht den nöthigen Muth zum Widerstande. Die Rechtscontinuität sollte auch auf diesem Gebiete gewahrt werden, also Beseitigung des bürgerlichen Gesetzbuches, des Wechselrechtes, Wiedereinführung des Corpus juris, des ungarischen Wechselrechtes! Nur das Grundbuch fand Gnade. Selbst in Ungarn wurden Stimmen laut, welche dies Vorgehen bedauerten; aber was war zu thun? Die nationale Partei kümmerte sich um Wirthschaft und wirthschaftlichen Fortschritt blutwenig. Das bürgerliche Gesetzbuch und das Wechselrecht waren gegen-

über den avitischen Institutionen eine grosse Errungenschaft gewesen. Diese behagten den nationalen Stimmführern, also wurden sie rehabilitirt, da mit den alten Gesetzen auch eine grosse Anzahl von Missbräuchen ihren Einzug hielt. Die Folge war trostlose Verwirrung. Der intelligente Handelsstand machte vergebens auf die Misstände, welche im Gefolge der Wiederherstellung antiquirter Normen auftraten, im Vorhinein aufmerksam.

7. Die Bestrebungen der österreichischen Regierung, den Handelsvertrag zwischen Preussen und Frankreich zum Scheitern zu bringen und den Eintritt Oesterreichs in den Zollverein zu bewerkstelligen, sind oben dargelegt worden. Vielleicht wäre der Erfolg für Oesterreich ein ganz anderer gewesen, wenn man sich auf den Boden der Thatsachen gestellt hätte. Man musste entweder auf Grund des preussisch-französischen Handelsvertrages in den Zollverein eintreten, oder den süddeutschen Staaten solch lockende Anerbietungen machen, dass sie dadurch bewogen worden wären, mit Oesterreich einen selbstständigen Handelsverein zu bilden. Allein das Rechbergische Project vom 10. Juli 1862 fand vielfachen Widerstand im eigenen Lande. Die Regierung hatte auf Basis der Vorschläge vom 10. Juli 1862 einen Tarifentwurf ausarbeiten lassen und übergab denselben auch den Handels- und Gewerbekammern, den landwirthschaftlichen Gesellschaften und Vereinen zur Begutachtung (9. December 1863). Die Aeusserungen derselben lauteten höchst verschieden. Die Urproducenten sprachen sich ganz entschieden für die Zolleinigung aus; sie konnten bei einer nähern Verbindung mit Deutschland nur gewinnen. Auch bildet ja bekanntlich die Landwirthschaft einen höchst wichtigen Factor des wirthschaftlichen Lebens in Oesterreich, und die Regierung hatte dadurch wenigstens einen Stützpunkt. Dagegen erklärten sich jene landwirthschaftlichen Corporationen, welche mehr die agricolen Nebengewerbe ins Auge fassten, nur unter Vorbehalten und bedingungsweise für das ministerielle Project. Die einen hielten die Spiritusindustrie, die andern die Zuckererzeugung für gefährdet u. s. w. Von den 32 eingelangten Handelskammerberichten sprachen sich 10 unbedingt gegen, 22 theils bedingt, theils unbedingt für die Vorschläge der Regierung aus. Die Argumente gegen die Zolleinigung blieben die alten. Dass das Fallen der Zollschranken nicht ohne Rückwirkung auf einzelne Industriezweige bleiben würde, leugnete

auch der entschiedenste Freihändler nicht, aber ihm schwebten auch die grossen Vortheile vor, welche dem wirthschaftlichen Leben Oesterreichs erwachsen würden, während die Protectionisten nur verderbenschwangere Gefahren witterten [1].

Im Sistirungsministerium erhielt Oesterreich endlich wieder einen Handelsminister. Schmerling hatte sich nicht entschliessen können, einem tüchtigen Manne dieses Portefeuille zu übertragen, da niemand sich eine ähnliche Stellung würde haben gefallen lassen, wie sie damals factisch dem Handelsminister zufiel. Wichtige Fragen der wirthschaftlichen Gesetzgebung wurden in letzter Instanz von anderen Ministerien entschieden, in jeder Beziehung war die Wirksamkeit des Handelsministers eingeengt und eingeschränkt. Baron Wüllerstorff übernahm im Grafenministerium das Portefeuille. Ein neuer Name, welcher bei allen Combinationen, die bisher bei Besetzung dieses Postens in Betracht kamen, nicht genannt worden war. Man wies auf einige Denkschriften desselben hin, welche von seiner tiefen Einsicht in wirthschaftlichen Fragen Zeugniss ablegen sollten, man machte auf die Erfahrungen aufmerksam, die er sich bei der Leitung der Novarafahrt erworben haben mochte, man betonte seine allgemeine Bildung. Genug, mancherlei Hoffnungen und Erwartungen wurden ihm entgegengebracht. De Pretis, ein noch junger, begabter Mann, wurde Sectionschef und dem Minister auf diese Weise eine tüchtige Kraft an die Seite gegeben. Der neue Handelsminister brachte den besten Willen mit, er wollte gewiss das Beste leisten. Und es lässt sich auch nicht leugnen, er nahm mancherlei in Angriff, aber eine neue Aera hat seine Thätigkeit in Oesterreich nicht begründet; es fehlte ihm hierzu an der rechten Energie, an dem vollständigen Verständniss für jene Fragen, deren Lösung eine brennende war. Es ist in Oesterreich das Schicksal fast aller Handelsminister gewesen, dass sie viel versprachen und wenig hielten. Es scheint als ob es gerade für dieses Gebiet an den rechten Geistern fehlen würde.

Für den Verlust an politischer Freiheit, welche von Seiten des Grafenministeriums der Monarchie thatsächlich zugedacht war, wollte es die getreuen Unterthanen auf anderen Gebieten

[1] Eine gute Zusammenstellung dieser Voten bei Neumann Oesterreichs Handelspolitik, Wien 1864.

entschädigen. Man wusste es in officiösen und officiellen Blättern nicht genug zu rühmen, dass sich Oesterreich durch wirthschaftliche Reformen den fortgeschrittenen Nationen Europas anreihen werde. Die Fahne des Freihandels wurde hoch erhoben. War dies ein wirkliches Verdienst des Ministeriums? Mit nichten. Das Schutzzollsystem lag wie es schien in den letzten Zügen. Mit einem ausserordentlichen Aufwande geistiger Mittel von der Theorie bekämpft, mit einer Hartnäckigkeit und Zähigkeit sondergleichen vertheidigt, war man auch in Oesterreich genöthigt, der unerbittlichen Logik der Thatsachen zu weichen. In England hatte der Freihandel alle schutzzöllnerischen Theoreme Lügen gestraft, ein kolossaler einzig dastehender Aufschwung des wirthschaftlichen Lebens datirte seit jener Epoche der grossartigen Peel'schen Reformen, und selbst die Tories hatten sich damit ausgesöhnt. Frankreich hatte mit dem Prohibitivsystem gebrochen. Der Zollverein lenkte wieder in die Bahnen der Handelsfreiheit, welche er seit zwei Decennien verlassen, ein; Oesterreichs Staatsmänner wähnten folgen zu müssen.

Der im Jahre 1865 abgeschlossene Handelsvertrag sollte nicht lange Bestand haben. Der Krieg zwischen Preussen und Oesterreich musste nicht blos für das politische Machtverhältniss beider Staaten in Deutschland, sondern auch für die wirthschaftlichen Interessen von entscheidender Bedeutung werden. Siegte Oesterreich, so stand es ausser Frage, dass es beim Friedensvertrage seine handelspolitische Stellung im Sinne der Bruck'schen Plane befestigen würde. Der nordische Gegner blieb siegreich und dictirte die Friedensbedingungen. Im Artikel 13 des Prager Vertrages wurde verabredet, dass die paciscirenden Theile über eine Revision des Handels- und Zollvertrages vom 11. April 1865 im Sinne einer grösseren Erleichterung des gegenseitigen Verkehres so bald als möglich in Verhandlung treten sollten. Provisorisch wurde der Aprilvertrag mit einer sechsmonatlichen Kündigungsfrist reactivirt. Die österreichische Regierung hielt die Ansicht fest, dass die politische Trennung Deutschlands von Oesterreich eine Entfremdung in den wirthschaftlichen Beziehungen zu dem Zollverein nicht zur Folge haben dürfe. Jede andere Rücksicht musste in diesem Falle, wo vitale Interessen auf das tiefste und innigste berührt wurden, in den Hintergrund treten. Diese Ueberzeugung hegten auch die hervorragendsten Handels-

kammern der Monarchie, welche die bestimmte Aufforderung an die Regierung richteten, dass das handelspolitische Verhältniss Oesterreichs zum deutschen Zollverein so bald wie möglich definitiv geregelt werde und eine die Entwickelung innigerer Beziehungen fördernde Fortbildung erfahre. Die hierauf bezüglichen Negociationen mit Preussen wurden Ende 1866 in Wien eröffnet und gelangten am 9. März 1868 durch den zu Berlin unterzeichneten Handels- und Zollvertrag zum Abschlusse.

Diejenigen Momente, welche bei dem Abschlusse des Vertrages von maassgebendem Einflusse waren, hat der Bericht der zur Berathung des Vertrages niedergesetzten Commission des Herrenhauses kurz und bündig dargelegt. Berichterstatter war Herr von Hock, der bei dem Zustandekommen des Aprilvertrages in hervorragender Weise thätig war. „Der vorliegende Vertrag“, heisst es daselbst, „stellt sich als eine Fortsetzung und Fortbildung des mit dem Zollverein am 11. April 1865 abgeschlossenen Vertrages dar. Mit nicht ungerechtfertigter Bangigkeit waren damals die Minister Oesterreichs an die Verhandlung jenes Vertrages gegangen, denn die Prohibitions- und Hochschutzzollpartei hatte damals im Volke noch zahl- und einflussreiche Vertreter, und eine lange andauernde Handelskrisis gewährte ihren Beweisführungen den erforderlichen dunkeln Hintergrund. Im Zollvereine selbst war man damals an leitender Stelle noch nicht in Beurtheilung der Folgen einig, welche die kühne Aenderung des Zollsystemes in Folge des Handelsvertrages mit Frankreich für die Industrie und den Handel herbeiführen würde, und scheute man sich darum, zu neuen tiefgreifenden Aenderungen die Hand zu bieten. Endlich erregten einige an und für sich wohl wenig bedeutende Redensarten, die Zusage dereinstiger Verhandlungen über eine Zolleinigung betreffend, welche auf Grund diplomatischer Vereinbarungen in den Vertrag hineingetragen werden sollten, bei manchen einflussreichen preussischen Staatsmännern eine Abneigung gegen die Verhandlung, welche auf ihren Gang nicht ohne Einfluss blieb. So kam es, dass in dem endlich abgeschlossenen Vertrage von beiden Seiten manches wichtige Interesse unbefriedigt blieb (wir erinnern hier österreichischerseits an den Wein und an die Leinengarne), und dass — wie die vielen Zollerhöhungen gegenüber dem Handels- und Zollvertrage vom 19. Februar 1853 beweisen — von jeder Seite der andern weniger

gewährt wurde, als man unter andern Umständen zu gewähren bereit gewesen wäre. Der Vertrag konnte nicht so bleiben, wie er geschlossen war, die langjährigen engen Handelsverbindungen, die er zum Theile trennte und unterbrach, drängten zu seiner Vervollkommnung, darum war schon in ihm selbst die baldige Wiederaufnahme weiterer Verhandlungen vorgesehen, und darum fand selbst im Prager Frieden (Artikel 13, Alinea 2) trotz aller Erbitterung der Gemüther, ohne allen äusseren Zwang, im freiwilligen Entgegenkommen beider kriegführenden Mächte, die Bestimmung über die blos provisorische Fortdauer des Aprilvertrages und die baldigste Einleitung von Verhandlungen über seine Revision im Sinne einer grösseren Erleichterung des Verkehres Aufnahme."

Fassen wir die wichtigsten Zollermässigungen ins Auge, so wurde die Anzahl der zollfreien Artikel vermehrt. Aufgehoben wurde der Zoll für nicht gebackene Erzeugnisse aus Mehl, für Kaffeesurrogate, Eisenvitriol, grünes Hohlglas, Borsten, getrocknete und gedörrte Cichorien, graues Lösch- und Packpapier, für Pferde und Füllen. Vergebens hatte die österreichische Regierung bisher alle möglichen Anstrengungen gemacht, für die Weinproduction der Monarchie im Zollverein ein Absatzgebiet der Monarchie zu finden. Der Zollsatz, der früher 8 Thlr. betrug, wurde wohl allmälig auf 4 Thlr. herabgesetzt, allein er war noch immer für die Einfuhr ordinärer und mittlerer Weingattungen in den Zollverein zu hoch, nur die edelsten Sorten konnten die Concurrenz aushalten. Im neuen Vertrage wurde der zollvereinsländische Zollsatz auf $2^2/_3$ Thlr. (4 fl.) herabgesetzt und kam in dieser Höhe den besseren Qualitäten österreichischer und ungarischer Weine zugute. Der Zollsatz für Hopfen wurde auf $2^1/_2$ fl. ermässigt. Rohes Maschinengarn, welches durch den Aprilvertrag auf 2 Thlr. erhöht worden war, erlitt eine Reduction auf 15 Sgr., gebleichtes Leinengarn von 3 Thlr. auf 1 Thlr. 20 Sgr.; gebleichte Seilerwaaren von 4 Thlr. auf 15 Sgr. Der zollvereinsländische Zoll für Roheisen wurde von $7^1/_2$ Sgr. auf 5 Sgr. herabgesetzt; roher Stahl in Blöcken oder Gussstücken von 25 auf 15 Sgr.; Sensen und Sicheln von 2 Thlr. 20 Sgr. auf die Hälfte; insbesondere die beiden letzten Zollsätze kamen den österreichischen Erzeugnissen zu Statten. Nicht minder bedeutend, wenn auch für die österreichische Industrie von geringerem Belange,

sind die Zollreductionen für Glasquincaillerien (Glasbehänge, Glasknöpfe, Glasperlen u. s. w.), für abgeriebene und geätzte Lampenkugeln von 2 Thlr. 20 Sgr. auf 20 Sgr., für Möbel in Verbindung mit Stuhlrohr und mit Spiegelglas von 4 Thlr. auf 1 Thlr., für Fächer aus Holz von 15 Thlr. auf 4 Thlr., für musikalische Instrumente von 4 Thlr. auf 2 Thlr., für feine Leder- und Kautschukwaaren von 10 Thlr. auf 7 Thlr., für Gewebe aus Kautschukfäden von 25 Thlr. auf 15 Thlr. u. s. w. Dagegen konnte die Gleichstellung des Zolles für künstliche Hefe mit dem österreichischen Zollsatze von 5 fl. (3 Thlr. 10 Sgr.) nicht erzielt werden, es wurde blos eine Reduction des Zolles von 11 Thlr. auf 7 Thlr. erlangt. Vortheile gewährten die Herabsetzungen für Kraftmehl von 2 Thlr. auf 15 Sgr., für Chocolade von 11 Thlr. auf 7 Thlr., für Senf in Flaschen und Krügen von 11 Thlr. auf 5 Thlr., für fette Oele zum Medicinalgebrauch von 3 Thlr. 10 Sgr. auf 15 Sgr.

Die Gegenconcessionen Oesterreichs an Preussen waren wohl nicht unbedeutend, allein eine Schädigung der österreichischen Industrie konnte darin nicht erblickt werden. Der Zoll auf gefärbte Baumwollgarne betrug während des Februarvertrages 2 fl. 63 kr.; im Jahre 1865 wurde der österreichische Eingangszoll auf 13 fl. 15 kr. erhöht. Die Zollerhöhung traf hauptsächlich Elberfelder Rothgarne, welche als Specialität den europäischen Markt vollständig beherrschen, und nützte der heimischen Fabrikation wenig, nur der Schleichhandel nahm in diesem Artikel in beträchtlichen Dimensionen zu. Der Zoll auf gefärbte Baumwollgarne wurde auf 6 Thlr. festgesetzt, war also noch immer höher als im Februarvertrage. Preussen forderte ferner die Gleichstellung der österreichischen Zölle für Webe- und Stickwaaren mit den Sätzen des Zollvereinstarifes; es erreichte blos die Ermässigung für gemeine, mittelfeine und feine Baumwoll-, Leinen- und Wollwaaren von 25, 45 und 70 fl. auf 20, 40 und 60 fl. Eisenwaaren unterlagen nach dem 1853er Vertrage einem Zolle von 3 fl., welcher 1865 auf 4 fl. 50 kr. erhöht wurde. Der neue Vertrag setzt ganz rationell 2 fl. für die ganz groben rauhen Gegenstände fest, während für die übrigen Waaren dieser Kategorie 4 fl. zugestanden wurde, feine Eisenwaaren wurden von 12 fl. auf 7 fl. 50 kr. und vom 1. Januar 1869 auf 6 fl. herabgesetzt, ganz entsprechend den von Fachmännern empfohlenen Sätzen; der Zollsatz war noch

immer um 1 fl. 25 kr. höher als nach dem Februarvertrage. In ähnlicher Weise wurde der Zoll für Bau-, Holz-, Glas- und Steinwaaren bestimmt. Endlich wurden noch die Zollsätze für Kurzwaaren, bei denen eine auswärtige Concurrenz nicht zu fürchten ist, und für Maschinen im Interesse des Gewerbebetriebes, sodann für Leder- und Kautschukwaaren reducirt.

Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverbote dürfen principiell nicht eintreten; eine Ausnahme hiervon bilden selbstverständlich nur jene aus Gesundheitspolizeirücksichten erlassenen Verbote, sowie jene für Salz, Tabak und Schiesspulver. Ausgangsabgaben können im Zollverein nur von Lumpen und andern Abfällen zur Papierfabrikation, in Oesterreich von diesen und von Fellen und Häuten, Durchgangsabgaben dürfen überhaupt nicht erhoben werden.

Der Veredlungsverkehr ist nach dem neuen Vertrage in ähnlicher Weise geregelt wie im Jahre 1865, obgleich gewichtige Stimmen gegen diese Stipulation laute Beschwerden erhoben. Dagegen wurde der Petition der Lohnstrumpfwirker des Ascher Bezirkes, in welcher die Ausdehnung des Appreturverfahrens auf Garne zur Herstellung von Strumpfwirkerwaaren befürwortet wurde, keine Folge gegeben. Nur versuchsweise sollen die im Vertrage festgesetzten Begünstigungen auch auf den Veredlungsverkehr mit Garnen zur Herstellung von Strumpfwaaren ausgedehnt werden. Das Zollcartel wurde unverändert erneuert, die Bestimmungen über gegenseitige Gleichstellung der Seeschiffe sind auch auf die Küstenschifffahrt ausgedehnt worden. Noch sind zwei Bestimmungen des Vertrages vom Jahre 1868 zu erwähnen, welche einen Fortschritt bezeichnen. Durch Artikel 18 hat sich der Zollverein anheischig gemacht, österreichische Angehörige in Bezug auf den Antritt, den Betrieb und die Abgaben von Handel und Gewerbe den Inländern völlig gleichzustellen, und im §. 21 verpflichten sich die vertragenden Theile, ihre Consulen im Auslande anzuweisen, den Angehörigen des anderen Theiles Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

Verhandlungen über den Abschluss eines Handelsvertrages mit England waren schon seit einigen Jahren im Zuge, ohne zu einem Ergebnisse geführt zu haben; eine Enquête, welche von Seite der österreichischen Regierung veranstaltet ward, verbreitete

durchaus keine Klarheit über den Stand der Industrie. Die Erspriesslichkeit inniger Handelsbeziehungen zu dem Inselstaate wurde zumeist aus finanziellen Gründen von den maassgebenden Persönlichkeiten im Ministerium Schmerling gefühlt. Die Rücksicht auf das Parlament musste jedoch maassgebend sein, auf die englischen Anträge nicht leichten Kaufes einzugehen. Viel gewichtiger fiel das finanzielle Moment für das Sistirungsministerium, welches im Herbste 1865 ans Ruder kam, in die Wagschale. Eine neuerliche Anfrage von Seite Englands wurde fast zur Ueberraschung des englischen Cabinets entgegenkommend beantwortet und am 16. December 1865 kam der englisch-österreichische Handelsvertrag zu Stande, obgleich von Seite des Handelsministeriums mancherlei Bedenken bis zum letzten Augenblicke geltend gemacht wurden. Die Giltigkeit desselben wurde vom 1. Januar 1867 auf zehn Jahre festgesetzt. Der österreichische Zolltarif sollte nach den Bestimmungen desselben unter Aufrechterhaltung seines Gewichtszollsystemes der Art geregelt werden, dass der von grossbritannischen Waaren zu erhebende Zoll 25% ad valorem mit Zuschlag der Transport-, Versicherungs- und Commissionsspesen, welche die Einfuhr nach Oesterreich bis zur österreichischen Zollgrenze erfordert, nicht übersteige und dabei der durchschnittliche Werth der in jeder Position des künftigen österreichischen Tarifes unter einer und derselben Benennung vorkommenden Artikel zur Grundlage genommen werden. Vom 1. Januar 1870 soll das Maximum des Zolles 20% ad valorem sammt Zuschlag nicht überschreiten. Längstens März 1866 sollten zur Feststellung des Werthes und des Zuschlages Commissarien der beiderseitigen Regierungen zusammen treten und die Durchschnittspreise der Hauptstapelplätze des vereinigten Königreiches des Jahres 1865 als Basis dienen.

Wie ersichtlich lag der Hauptvortheil dieses Vertrages entschieden auf englischer Seite, denn derselbe enthielt keine einzige Bestimmung, die als eine Compensation betrachtet werden konnte. Der englische Tarif war durch den mit Frankreich abgeschlossenen Vertrag der Art umgestaltet worden, dass die englische Regierung eigentlich nichts zu bieten hatte, als eine Herabsetzung des Zolles auf Werkholz und Wein, allein auch diese wurde nicht vertragsmässig stipulirt, sondern man begnügte sich mit der Erklärung des englischen Bevollmächtigten, dass die Regierung diesbezüglich

dem Parlamente Vorschläge machen und den Zoll für Häringe vom 1. Januar 1866 herabsetzen werde! Die Regierung wurde bei dem Abschlusse von der Erwägung geleitet, dass der englische Geldmarkt für die österreichischen Ansprüche sich entgegenkommend erweisen und es ihr mittlerweile gelingen werde, mit Frankreich einen Handelsvertrag abzuschliessen und dadurch den österreichischen Waaren einen neuen Markt zu verschaffen.

Bereits November 1865, demnach einige Wochen vor Abschluss des Vertrages mit England, wurden Verhandlungen mit der französischen Regierung eingeleitet, die sich jedoch längere Zeit hinauszogen, da es sich nicht wie im englischen Tractate um Principien, sondern um concrete Zollsätze handelte. Erst am 11. December 1866 kamen dieselben zum Abschlusse. Die Begünstigungen, welche Frankreich eingeräumt wurden, sind in einigen Artikeln nicht unbeträchtlich; so bei Jutewaaren, feinsten Leinenwaaren, Tüll, Spitzen und gestrickten Baumwollwaaren und Wollwaaren, Halbseidenwaaren und Seidenwaaren, Kleidungsstücken, Papiertapeten, Glas u. s. w. Eine der wichtigeren Bestimmungen war, dass neben der Gewichtsverzollung auch die Verzollung nach dem Werthe in Anwendung kommen konnte. Allein so gewichtig auch die Frankreich gewährten Zollermässigungen in die Wagschale fielen, es war jedenfalls eine Errungenschaft, dass Oesterreich sich den französischen Markt geöffnet hatte, und ausser jenen Begünstigungen, die von Seite Frankreichs bereits anderen Staaten eingeräumt worden waren, für einige Artikel besondere Erleichterungen erhielt; so für Stahl, Leinenwaaren, Glas, Spiegel, Hopfen u. s. w. Allerdings ist die Zahl der Artikel nicht sehr beträchtlich, allein einige Zollermässigungen kamen der Annahme zu Folge der Industrie zu Gute, die im Laufe der letzten Jahrzehnte sich beträchtlich entwickelt hatte.

Einige Wochen darauf kam der Handelsvertrag mit Italien zum Abschlusse (23. April 1867). Die feindseligen politischen Beziehungen Oesterreichs zu Piemont und später zum Königreiche Italien waren für den österreichischen Verkehr ungemein nachtheilig, da die Industrie einen einträglichen Absatzmarkt verlor, und man begrüsste es daher freudig, als in dem am 3. October 1866 abgeschlossenen Friedensvertrage die Bestimmung aufgenommen wurde, dass zur Förderung des gegenseitigen Verkehres sobald als möglich die nöthigen Verhandlungen eingeleitet werden

sollen. In der That wurden dieselben im Februar 1867 neu aufgenommen und führten nach mehrmonatlichen Wechselfällen zur Einigung. Die von Seite Oesterreichs besonders eingeräumten Begünstigungen betrafen Südfrüchte, Reis, Häute, Käse, Seidencocons, Seidenabfälle und Leinengarne, während für andere Artikel blos die mit Deutschland und Frankreich vereinbarten Zollsätze vertragsmässig auch für Italien bedungen wurden. Von grosser Bedeutung für Italien war die Bestimmung, dass italienischen Schiffen gestattet sei, das bisher nur den eigenen Unterthanen vorbehaltene Recht der Küstenschifffahrt auszuüben und den italienischen Fischern die Befugniss gegeben wurde, längs der österreichischen Küste Fischerei zu treiben. Die einzelnen Details der geführten Verhandlungen mit Italien sind nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen, um mit voller Sicherheit beurtheilen zu können, ob es nicht möglich gewesen wäre, für die österreichische Industrie grössere Vortheile zu erlangen, als derselben thatsächlich eingeräumt wurden. In der Form, in welcher der Vertrag vorliegt, ist den österreichischen Interessen nicht gebührende Rücksicht getragen worden.

8. Die endgiltige Lösung der staatsrechtlichen Verhältnisse zwischen den cisleithanischen und den zur ungarischen Krone gehörigen Ländern konnte natürlich auf die Entwickelung der wirthschaftlichen Beziehungen beider Ländergebiete zu einander nicht ohne Einfluss bleiben. Nach dem Februarpatent gehörten Handelssachen vor das Forum des weiteren Reichsrathes. Nachdem dieser durch den Widerstand der Magyaren beseitigt war, musste die Frage entschieden werden, in welcher Weise künftighin die commerciellen Interessen der Monarchie würden gewahrt werden. Die Ungarn erkannten wohl die Gemeinsamkeit der commerciellen Angelegenheiten auf Basis der pragmatischen Sanction an, nahmen indess das Recht in Anspruch, durch ihre eigene verantwortliche Regierung und Gesetzgebung Verfügungen zu treffen und ihren Verkehr durch Zolllinien zu regeln. „Nachdem jedoch zwischen Ungarn und den übrigen Ländern Seiner Majestät die gegenseitigen Berührungen der Interessen zahlreich und wichtig sind, so erklärt sich der Reichstag bereit, dass rücksichtlich der commerciellen Angelegenheiten der ungarischen Krone einerseits und den übrigen Ländern Seiner Majestät andererseits von Zeit zu Zeit ein Zoll- und Handelsbündniss geschlossen

werde. Der Abschluss des Bündnisses hätte durch einen gegenseitigen Vertrag zu erfolgen, auf die Weise, wie ähnliche Vereinbarungen zweier rechtlich von einander unabhängigen Länder stattfinden." Gleichzeitig sollten für die mit der Industrieproduction in enger Verbindung stehenden indirecten Steuern Normen aufgestellt werden, welche die Möglichkeit ausschliessen, dass die eine legislative oder verantwortliche Regierung Maassregeln träfe, welche eine Verkürzung der Einkünfte des anderen Theiles nach sich ziehen könnten. Zugleich könne auch der Modus festgestellt werden, wonach die bei diesen Steuern einzuführenden Reformen durch beide Gesetzgebungen übereinstimmend würden entschieden werden. Aehnliche Festsetzungen zwischen beiden Reichstheilen sollten bezüglich der Aufsicht über die gleichmässige Behandlung der Zolllinien, der Eisenbahnen, des Münzwesens und des allgemeinen Geldfusses getroffen werden. In dieser Weise formulirten die magyarischen Politiker ihre Forderungen vor Abschluss des Ausgleiches.

Durch das Gesetz vom 24. December 1867 wurde das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone ein Handelsbündniss unter folgenden Bedingungen zu vereinbaren: Die Ländergebiete beider Theile bilden für die Dauer dieses Bündnisses, demnach zehn Jahre lang, ein Handels- und Zollgebiet, umgeben von einer gemeinsamen Zolllinie. Eine Zwischenzolllinie darf während dieses Zeitraumes nicht errichtet werden. Mit einer Abgabe, welcher Art immer und für wen immer dieselbe erhoben werde, darf der eine Theil die aus dem Ländergebiete des andern Theiles eingeführten Artikel nur in solchem Maasse belasten, in welchem derselbe die ähnlichen Gewerbeerzeugnisse oder Producte seines eigenen Ländergebietes belastet. Von der gemeinsamen Zollgrenze bleiben die gegenwärtigen Zollausschlüsse ausgeschlossen. Die bisher mit fremden Staaten abgeschlossenen Verträge, welche die Regelung wirthschaftlicher Beziehungen zum Auslande betreffen, insbesondere Handels-, Zoll-, Schifffahrts-, Consular-, Post- und Telegraphenverträge, haben während ihrer ganzen Dauer für beide Ländergebiete gleich bindende Kraft. Die Negociirung und der Abschluss neuer derartiger Verträge geschieht vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung beider Legislativen nur durch den Minister des

Aeussern auf Grundlage der Vereinbarungen, welche zwischen den betreffenden Ressortministern beider Theile stattzufinden haben. Die gegenwärtig geltenden Zolltarife und Zollgesetze bleiben in beiden Ländergebieten in voller Kraft, und können nur im Einvernehmen der beiden Legislativen eine Abänderung erfahren. Die Einhebung und Verwaltung der Zölle bleibt den beiderseitigen Regierungen innerhalb der Grenzen des ihnen unterstehenden Ländergebietes überlassen; zur gegenseitigen Ueberwachung und Einhaltung eines übereinstimmenden Verfahrens in der Verwaltung und Erhebung der Zölle werden von beiden Theilen Inspectoren bestellt. Die Handelsschiffe beider Theile führen eine und dieselbe Flagge, welche mit den bisherigen Emblemen die Farben und das Wappen der Länder der ungarischen Krone in sich vereinigt. Der österreichische Lloyd steht unter der Leitung des Ministers des Aeussern, welcher in den diese Anstalt betreffenden maritimen und Postangelegenheiten das Einvernehmen mit den beiden Handelsministern pflegen wird. Die bestehenden Eisenbahnen sollen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden. Das gesammte Consulatswesen wird von dem gemeinsamen Minister des Aeussern geleitet; bei Errichtung von Consulaten ist mit beiden Handelsministern das Einvernehmen zu pflegen. Das Salz- und Tabaksgefälle, die Branntwein-, Bier- und Zuckersteuern werden in beiden Ländergebieten während der Dauer dieses Vertrages nach gleichartigen Gesetzen und Verwaltungsvorschriften gehandhabt. Die österreichische Währung bleibt bis zu ihrer gesetzlichen Aenderung die gemeinsame Landeswährung, es sollen jedoch den beiderseitigen Vertretungen baldigst gleichartige Vorlagen zur Einführung der Goldwährung gemacht werden, wobei die Grundsätze der Pariser Münzconferenz möglichst zur Geltung zu bringen sein werden. Scheidemünzen von und unter 10 kr. prägen zu lassen, die auch in dem anderen Ländergebiete zugelassen werden, steht jedem der beiden Theile frei. In beiden Reichstheilen soll die möglichste Gleichheit des Maass- und Gewichtssystemes herbeigeführt werden. Die Angehörigen des einen Ländergebietes, welche in dem anderen Ländergebiete Handel und Gewerbe treiben wollen oder Arbeit suchen, sollen bezüglich

des Gewerbeantrittes, der Gewerbeausübung und der zu zahlenden Abgaben den Einheimischen ganz gleichgestellt sein. Ueber die Ertheilung der Hausirbefugnisse, der Erfindungspatente, über Marken- und Musterschutz, bei der Einrichtung des Post- und Telegraphenwesens, sollen in beiden Ländergebieten möglichst übereinstimmende Grundsätze in Anwendung kommen. Die Concessionirung von Credit- und Versicherungsgesellschaften bleibt jenem Ministerium vorbehalten, in dessen Ländergebiet die betreffende Gesellschaft ihren Sitz nimmt. Zum Behufe der Vorbereitung und Vermittelung gleichartiger Grundlagen für die erwähnten internationalen Handelsverträge, für die Gesetzgebung und Verwaltung der Zölle, der indirecten Abgaben und der sonstigen Angelegenheiten wird eine Zoll- und Handelsconferenz zusammentreten, welche von den beiderseitigen Ministern des Handels und der Finanzen, und insoweit der Gegenstand der Verhandlung die Verhältnisse zum Auslande berührt, der gemeinsame Minister des Aeussern oder deren Stellvertreter gebildet wird, und zu welchen auch Fachmänner berufen werden können. Dieser Vertrag wurde vorläufig auf zehn Jahre geschlossen und wird, wenn keine Kündigung eintritt, auf weitere zehn Jahre und so fort von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Nach Verlauf der ersten fünf Jahre der Vertragsdauer steht es jedem der beiden Theile frei, Unterhandlungen behufs Abänderung des Vertrages zu beantragen, welche der andere Theil nicht ablehnen kann. Sollte auf diesem Wege eine Einigung nicht erzielt werden, so steht jedem der beiden Theile eine einjährige Kündigung frei.

9. Die Handelsverträge, welche seit Abschluss des Tractates mit England zu Stande kamen, bewegten sich eigentlich in denselben Geleisen. Hieher gehört der Vertrag mit der Schweiz vom 15. Juli 1868, wodurch Oesterreich keine besonderen Begünstigungen für seine Erzeugnisse erlangte, auch nicht erlangen konnte, da die Zölle der Schweiz reine Finanzzölle waren. Oesterreich erreichte nur den Vortheil der meistbegünstigten Nation, ferner wurden die sehr geringen Durchfuhrzölle aufgehoben. Mehrere Jahre darauf folgte der Handelsvertrag mit Spanien vom 24. März 1870, mit Portugal vom 13. Januar 1872, mit Schweden und Norwegen vom 3. November 1873. Der directe Verkehr Oesterreichs mit der pyrenäischen und skandinavischen Halbinsel war nie ein bedeutender gewesen, und man knüpfte auch an den

Abschluss besonderer Verträge nicht besondere Hoffnungen. Dagegen erwartete kein unbeträchtlicher Theil der Kaufmannswelt, namentlich in Triest, durch die Erschliessung des Ostens auch für die Erzeugnisse der österreichischen Industrie ein neues Absatzgebiet. Der mit grossem Geschicke in Scene gesetzten Agitation gelang es in der That, auch die Regierung mit fortzureissen, und die Entsendung einer Expedition nach Ostasien zu bewerkstelligen, mit China und Japan Verträge abzuschliessen und zugleich mit Südamerika Verbindungen anzubahnen. Am 17. Mai 1869 wurde mit Siam ein Handelsvertrag auf zwölf Jahre abgeschlossen, einige Monate darauf, am 2. September 1869, mit China auf zehn Jahre; am 18. October 1869 mit Japan. Die mit den südamerikanischen Staaten abgeschlossenen Verträge sind: mit Guatemala vom 28. Februar 1870, mit Peru vom 2. Mai 1870, mit Chili vom 14. Juni 1870, mit der Republik Argentina vom 27. October 1870 und mit Uruguay vom 7. December 1870.

Von grösserer Wichtigkeit als die Anbahnung von Handelsverbindungen mit dem asiatischen Osten wären Bestrebungen gewesen den Verkehr nach der Türkei zu heben und zu entwickeln. Oesterreich hatte durch die Verträge von Carlowitz, Passarowitz, und später zu Belgrad und Sistowo eine sichere Grundlage für seinen Handel gewonnen, indem es die Vortheile der meistbegünstigten Nation erlangte und als Zoll die Entrichtung von drei Procent ad valorem ausbedang. Der von der Türkei mit Grossbritannien abgeschlossene Posonbyvertrag vom 16. August 1838 kam auch Oesterreich zugute und seitdem die Donau durch die Gründung einer Gesellschaft mit Dampfern befahren wurde, schien es, dass der österreichisch-orientalische Verkehr grosse Dimensionen annehmen werde. In der That erhielt der Donauhandel seit der Mitte der Dreissiger Jahre einen ausserordentlichen Aufschwung; österreichische Waaren fanden nicht blos in den unmittelbar an die Monarchie grenzenden Ländern, wie in Serbien, in der Moldau und Wallachei einen beträchtlichen Absatz, sondern von Triest aus entwickelte sich ein sehr lebhafter Verkehr mit der Levante, der im fünften Jahrzehnt unseres Jahrhunderts seinen Höhepunkt erreicht hatte.

Leider ging diese fast tonangebende Stellung Oesterreichs zum Theil durch eigene Schuld verloren. Viel zu spät erkannte

man die Nothwendigkeit, den wichtigsten Hafenplatz der Monarchie mit dem Centrum zu verbinden, und Triest büsste einen nicht unbedeutenden Theil seines Verkehres ein. Der Handelszug bewegte sich in anderen Richtungen. Dazu kam, dass man die grossen Vortheile der Donauwasserstrasse nicht ausbeutete, und der Verkehr mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, die bis zum heutigen Tage nicht beseitigt sind. Denn die in der Nähe Wiens in dem letzten Jahrzehnt in Angriff genommene und auch durchgeführte Regulirung der Donau ist und bleibt ein Stückwerk. Endlich knüpften Frankreich und England Handelsbeziehungen mit den Ländern im Süden der Donau an, machten Oesterreich nach und nach das Terrain streitig, indem sie der österreichischen Industrie eine schwierige Concurrenz schufen.

Es war jedenfalls ein richtiger Gedanke, dass man sich dazu entschloss, durch einen neu mit der Türkei abzuschliessenden Handelsvertrag die alten Bestimmungen in entsprechender Weise umzugestalten. Der Handelsvertrag vom 22. Mai 1862 sichert Oesterreich die Vortheile der meistbegünstigten Nation, während den türkischen Waaren die begünstigten Zollsätze nur für den Fall zugestanden werden, wenn dieselben auf osmanischen Schiffen in die Monarchie eingeführt werden. Der Einfuhrzoll in die Türkei wurde mit $8^0/_0$ ad valorem festgesetzt, bei der Ausfuhr sollte der Zoll von $8^0/_0$ allmälig bis auf $1^0/_0$ herabgehen. Die Durchfuhrzölle wurden von 3 auf $2^0/_0$ ermässigt und nach acht Jahren ebenfalls nur auf $1^0/_0$ bestimmt. Der Tarif zur Bewerthung der Waaren sollte von einer gemischten Commission ausgearbeitet und von sieben zu sieben Jahren einer Revision unterzogen werden. Für Serbien, Rumänien wurde der damalige Zustand in Zollsachen aufrecht erhalten, für Bosnien und die Herzogewina der Einfuhrtarif mit $6^0/_0$ festgesetzt und die Tarifirung einer gemischten Commission in Serajewo überwiesen.

Für den österreichischen Verkehr war die Regelung der Verhältnisse zu Serbien und Rumänien von grosser Bedeutung. Die hierauf bezüglichen Bestimmungen waren nicht in dem Hauptvertrage, sondern in einer *acte additionnel* normirt, welche diese suzeränen Staaten nicht als verbindlich anerkennen wollten. Seit der dualistischen Gestaltung Oesterreichs hat besonders die ungarische Regierung den Abschluss von Verträgen mit den beiden Nachbarländern befürwortet. Die Bestrebungen zu einem Ab-

kommen mit Serbien führten zu keinem Ergebnisse, dagegen kam nach Beseitigung mancherlei Schwierigkeiten der Zoll- und Handelsvertrag vom 22. Juni 1875 mit Rumänien zu Stande.

10. Die Bewegung, welche in Oesterreich in den letzten Jahren eingetreten ist und sich hier wie anderswo in der Forderung eines autonomen Zolltarifes geltend machte, erhielt eigentlich ihren äusserlichen Anstoss von dem Parlamente. Am 15. Mai 1868 wurde die Regierung durch einen Beschluss des Abgeordnetenhauses aufgefordert, die im Artikel 21 des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn erwähnte Zoll- und Handelsconferenz einzuberufen, unter Mitwirkung derselben einen neuen allgemeinen Zolltarifentwurf auszuarbeiten und das Operat dem Reichsrathe schon in der nächsten Sitzungsperiode vorzulegen. Schon im December war man im österreichischen Ministerium mit dieser Arbeit fertig und forderte die ungarische Regierung zur Mitwirkung auf. Der Gegensatz der beiden Reichshälften in politischen Fragen trat schon damals hervor. Die ungarische Regierung hielt den Zeitpunkt für die Erörterung des Entwurfs nicht für günstig gewählt und sprach die Befürchtung aus, dass sich Oesterreich für Schutzzoll, Ungarn für Freihandel entscheiden würde. Allein sie fügte sich den Wünschen der österreichischen Regierung und legte den in Wien ausgearbeiteten Entwurf den Handelskammern zur Begutachtung vor, da sich bei näherer Prüfung des Zolltarifes ergab, dass das österreichische Ministerium blos Zollmodificationen zur Vereinfachung des Tarifes vorschlug. Die ungarischen Vereine sprachen sich entschieden für den Freihandel aus, fanden die Zollsätze vielfach ungenügend, forderten bezüglich des Getreides vollständige Zollfreiheit, Herabsetzung der Eisenzölle, Ermässigung des Zolles auf Maschinen. Die Gutachten der österreichischen Handelskammern waren nicht übereinstimmend, doch lauteten sie im Grossen dem Entwurfe der Regierung günstig und nur in einigen Artikeln wurden Erhöhungen des Zolles gefordert oder eine veränderte nicht selten zutreffende Classification der Waaren vorgeschlagen. Zu irgend einem greifbaren Ergebnisse führten diese Berathungen nicht. Die inneren politischen Verhältnisse der Monarchie, die Ministerwechsel (Bürgerministerium, Potocki, Hohenwart), die österreichische Weltausstellung nahmen die Thätigkeit und Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise in Anspruch, endlich wurden

auch alle Besorgnisse über die nachtheiligen Folgen der Handelsverträge, besonders aber der englischen Convention, durch den volkswirthschaftlichen Aufschwung wenigstens zum Theil zerstreut, und die hier und da auftauchenden Stimmen blieben unbeachtet.

Das Vorgehen der französischen Republik, welche behufs Vermehrung ihrer Einnahmen einige Zölle erhöhte und sogenannte statistische Gebühren (droit de statistique) einführte, rief von Neuem die auf Umgestaltung des Zolltarifes gerichtete Bewegung hervor. Die österreichisch-ungarische Regierung legte gegen die in Frankreich eingeführte Gebühr Verwahrung ein, jedoch ohne Erfolg, da die anderen Staaten sich derselben nicht beigesellten. Die in der französischen Kammer von Thiers und seinen Anhängern ausgesprochenen zollpolitischen Ansichten fanden in Oesterreich vielfach Zustimmung und bildeten seitdem den Mittelpunkt der Discussion. Dazu kamen einige Maassnahmen des Nachbarlandes Italien, wo man zur Bestreitung des sich steigernden staatlichen Bedarfes auch einige Zölle erhöhte, so auf Getreide, und was für den österreichischen Verkehr besonders in die Wagschale fiel, der Zoll auf Sprit wurde von 10 Lire auf 30 Lire gesteigert, während man den heimischen Producenten durch Einführung des Pauschalirungssystemes (Abonnement) einen beträchtlichen Schutz gewährte. Auch führte die italienische Regierung nach dem Vorbilde Frankreichs eine statistische Gebühr ein, eine Maassregel, die im Widerspruche mit den Bestimmungen des österreichisch-italienischen Vertrages stand. Abgesehen von diesen Maassnahmen wurde die von Italien einzuschlagende Handelspolitik in der dortigen Journalistik und Publicistik besprochen, und die für eine Erhöhung des Zolles ins Feld geführten Gesichtspunkte fanden in Oesterreich Widerhall. Wenn in Frankreich, dessen Industrie in vielen Zweigen die österreichische weit übertraf, die Nothwendigkeit einer Umkehr von vielen Seiten betont wurde, wenn in Italien, einem Lande mit consequent freihändlerischen Tendenzen, ein solch gewaltiger Umschwung zu Tage trat, dass die Schutzpartei an Boden gewann, so ist es erklärlich, dass man in Oesterreich, wo die freihändlerische Richtung bei der Bevölkerung ohnehin nie feste Wurzel gefasst hatte und alle Maassnahmen eigentlich von oben herab decretirt worden waren, das Banner des Schutzzolles entfaltete.

Dazu kam die wirthschaftliche Krisis, welche eine ungemein lebhafte Agitation gegen die im letzten Jahrzehnt befolgte Handelspolitik hervorrief. Auf dem ersten österreichischen volkswirthschaftlichen Congress, der eigentlich von den Anhängern der freihändlerischen Richtung ins Leben gerufen war, gelangten die Wünsche der Industriellen zum Ausdrucke. Die Landtage unterstützten durch schutzzöllnerische Resolutionen diese Bestrebungen. Der niederösterreichische Landtag sprach sich dahin aus: die gegenwärtige Lage erheische gebieterisch, der einheimischen Industrie und Arbeit jenen Schutz zu gewähren, der nothwendig ist, um die Concurrenz mit dem Auslande zu bestehen. In Böhmen und Mähren wurden Ausschüsse mit der Aufgabe betraut, die industriellen Zustände zu untersuchen und die Rückwirkung der bestehenden Handelsverträge einer Prüfung zu unterziehen. Im Allgemeinen ging die Forderung auf Kündigung der englischen Nachtragsconvention und eine derartige Regelung der Einfuhrzölle, dass der einheimischen Industrie durch Ausgleichung der minder günstigen Productionsbedingungen der nothwendige Schutz geschaffen werde, was nur durch einen autonomen Tarif erreicht werden konnte. Die Handelspolitiker Oesterreichs schieden sich in zwei Richtungen: Autonomer Tarif und Vertragstarif bildeten die Parole, Gegensätze, die den eigentlichen Kern der Streitfrage nicht berührten. Denn diejenigen, welche eine Erneuerung der Handelsverträge befürworteten, wünschten nur die bestehenden Zollsätze zu erhalten, keineswegs eine Ausbildung des Zolltarifes im freihändlerischen Sinne. Hiefür lagen die Zeitläufte nicht günstig, da fast alle Industriezweige in Folge des Kraches hart in Mitleidenschaft gezogen wurden.

In Oesterreich kam bei der Eigenthümlichkeit der staatsrechtlichen Verhältnisse auch die Frage über die Erhaltung des einheitlichen Zollgebietes zur Erörterung. Die Anregung ging von Ungarn aus, wo im Reichstage der Antrag Annahme fand, dass die Regierung das mit der österreichischen Reichshälfte geschlossene Zoll- und Handelsbündniss mit Zuziehung von Sachverständigen prüfen und sodann Bericht erstatten solle, ob dasselbe nicht etwa nachtheilig für Ungarn sei, und welche Bestimmungen einer Abänderung bedürfen. Die Regierung forderte die Handels- und Gewerbekammern und andere Corporationen zur Abgabe eines Gutachtens auf (8. August 1873). Wohl sprachen

sich die meisten Berichte für die Erhaltung eines gemeinsamen Zollgebietes aus, aber es machte sich doch auch eine nicht unbedeutende Strömung bemerkbar, welche die Lösung des bisherigen handelspolitischen Verhältnisses der beiden Reichshälften befürwortete und ein selbstständiges ungarisches Zollgebiet forderte. Die mannigfachsten Argumente wurden hiefür ins Feld geführt: die Verschiedenheit der wirthschaftlichen Verhältnisse diesseits und jenseits der Leitha und daher die Unmöglichkeit einer gemeinsamen Zoll- und Handelspolitik; in Ungarn könne sich eine selbstständige Industrie nicht entwickeln, da die Zollsätze nur mit Rücksicht auf Oesterreich festgesetzt seien; man fordere in Oesterreich erhöhten Schutz, während Ungarns Interesse den Freihandel erheische. Mit lebhaften Farben wurden die günstigen Folgen einer Trennung von Oesterreich geschildert und auch in finanzieller Hinsicht für Ungarn grosse Vortheile in Aussicht gestellt. Der Hinweis, dass die Länder der Stephanskrone durch einige Abmachungen des 1867er Ausgleiches benachtheiligt seien, fand auch in Kreisen Anklang, welche eine Erhaltung des Zollgebietes und eine freihändlerische Richtung forderten.

An die Regierungen trat nunmehr die Nothwendigkeit heran, Stellung zu nehmen, als einerseits der Ablauf der abgeschlossenen Handelsverträge bevorstand, sodann aber, da auch der Zeitpunkt für die Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen den Reichshälften herannahte. Den zu wiederholten Malen im Abgeordnetenhause ausgesprochenen Forderungen bezüglich einer Kündigung der englischen Nachtragsconvention kam die österreichische Regierung bereits am 18. October 1875 nach, indem sie an den Minister des Aeussern die Aufforderung richtete, den Handelsvertrag zwischen Oesterreich und Grossbritannien vom 16. December 1865 sammt der Nachtragsconvention vom 30. September 1869, sowie den Handelsvertrag zwischen Oesterreich und Frankreich noch vor Ablauf des Jahres 1875 zu kündigen, und die deutsche Regierung zu vermögen, in eine Revision des Zoll- und Handelsvertrages vom 9. März 1868 noch vor Eintritt des Kündigungstermines einzugehen. Eine Kündigung des Handels- und Schifffahrtsvertrages mit Belgien und den Niederlanden hielt die Regierung nicht für nothwendig, da in diesen Verträgen keine Zolltarifsätze vereinbart waren. Was Italien anbelangt, so hatte

die dortige Regierung selbst die Initiative zur Kündigung des Vertrages ergriffen.

Eine Uebereinstimmung der beiden Regierungen war in dieser Beziehung nicht vorhanden. Die ungarische Regierung hatte auf Grundlage des Artikels 22 des Zoll- und Handelsbündnisses, wonach nach Ablauf der ersten fünf Jahre der Vertragsdauer es jedem Theile freistehe, auf die Abänderung der Bestimmungen abzielende Verhandlungen in Vorschlag zu bringen, am 30. Mai 1875 an den österreichischen Ministerpräsidenten eine Note gerichtet, worin der Wunsch auf Abänderung mehrerer Punkte des Handelsbündnisses ausgesprochen war. Die Verhandlungen begannen im Juni. Das österreichische Ministerium hatte einen Zolltarifentwurf ausgearbeitet, worin bei einigen Artikeln, nämlich bei Baumwoll- und Wollwaaren, Zollerhöhungen vorgeschlagen waren. Im September waren die Verhandlungen zwischen den Vertretern der beiden Regierungen so weit gediehen, dass bezüglich aller Zollpositionen mit Ausnahme der Baumwollwaaren eine Einigung erzielt worden war. Da jedoch die bezüglich der Verzehrungssteuerfrage schriftlich geführten Verhandlungen zu keiner Verständigung führten, und die österreichische Regierung die Zustimmung Ungarns zur Kündigung der Verträge mit Frankreich und England ansuchte, gab das ungarische Ministerium die Erklärung ab, dass es mit den Ergebnissen der Septemberconferenz nicht zufrieden sei, dass die ungarischen Vertreter bei den Baumwolle- und Wollwaaren ihre Instructionen überschritten hätten und zunächst eine Einigung über die Revision des Zoll- und Handelsbündnisses erzielt werden müsste, ehe bezüglich der Kündigung der Verträge eine Aeusserung erfolgen könne. Und als die österreichische Regierung mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Verträge über das Jahr 1876 hinaus wirksam bleiben, wenn sie nicht bis Ende 1875 gekündigt wurden, die Zustimmung Ungarns dringend heischte, gab die ungarische Regierung die Erklärung ab, dass im Falle der Kündigung des englischen Handelsvertrages auch das österreichisch-ungarische Zoll- und Handelsbündniss von Seite Ungarns als gekündigt anzusehen sei.

Die österreichische Regierung hatte ihr handelspolitisches Programm eigentlich schon im Jahre 1875 festgestellt. Hiernach beabsichtigte sie den Abschluss von Handelsverträgen mit Deutsch-

land, Italien und Frankreich, und die gleichzeitige parlamentarische Verhandlung derselben mit dem neuen Zolltarife. Mit Grossbritannien und denjenigen Staaten, zu welchen Oesterreich vertragsmässig lediglich auf dem Fusse der meist begünstigten Nation stand, sollten Abmachungen über Zollsätze gar nicht getroffen werden. Hierin war aber vor Allem eine Einigung mit Ungarn nothwendig. Nach mehrmonatlichen Verhandlungen kam im Mai nach hartem Kampfe eine Vereinbarung zu Stande. Die Schwierigkeit lag nicht in der Festsetzung der handelspolitischen Grundsätze und der Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses. Das Ministerium Tisza, welches in Ungarn ans Ruder gekommen war, war staatsmännisch genug, das einheitliche Zollgebiet nicht in Frage zu stellen, auch die Divergenzen über die einzelnen Zollsätze wurden ausgeglichen, aber die Regelung der Bankfrage und des Restitutionsmodus trennte die beiden Regierungen, und nur mit Rücksicht auf die auswärtigen Verhältnisse im Mai 1876 gelang es, unmittelbar vor der Abreise des Grafen Andrassy nach Berlin, die Gegensätze zu beheben.

Der Absicht der Regierung zu Folge sollte der neue Tarif gleichzeitig mit dem deutsch-österreichischen Handelsvertrage den Vertretungskörpern vorgelegt werden. Die Verhandlungen mit dem deutschen Reiche begannen am 15. April zu Wien, wurden im Mai für längere Zeit unterbrochen und am 5. August wieder aufgenommen, um schliesslich nach mehrwöchentlichen Unterhandlungen ergebnisslos abgebrochen zu werden. Der Tarif bot Schwierigkeiten. Während von österreichisch-ungarischer Seite der zwischen den beiden Reichshälften vereinbarte Zolltarif als eine feste fast unverrückbare Basis hingestellt wurde, woran wesentliche Aenderungen nicht Platz greifen sollten, hielt man von deutscher Seite an den Zollsätzen des 1868er Vertrages fest, und strebte bei einigen Artikeln, z. B. bei Eisen, eine beträchtliche Herabsetzung an. Auf Oesterreichischer Seite zeigte man sich im Laufe der Verhandlungen zu mancherlei Concessionen bereit, die jedoch den deutschen Delegirten nicht genügten; diese gaben am 22. October die Erklärung ab, dass die deutsche Regierung die Verantwortlichkeit für einen Vertrag nicht übernehmen könne, welcher wesentliche Verschlechterungen gegen den Vertrag von 1868 enthalte, man sehe sich daher nicht in der Lage, die Propositionen der österreichisch-ungarischen Regierung

als Grundlage zum Abschlusse eines neuen Handelsvertrages anzunehmen.

Die österreichische Regierung sah sich genöthigt, auf die Absicht, gleichzeitig mit dem Entwurfe eines allgemeinen Zolltarifes den Vertrag mit Deutschland der legislativen Behandlung zuzuführen, zu verzichten, nachdem auch der Antrag der österreichisch-ungarischen Regierung, einen Meistbegünstigungsvertrag mit der gegenseitigen Garantie des zollfreien Verkehres in den wichtigsten Rohproducten, sowie mit Aufrechterhaltung des Appreturverkehres einschliesslich der Leinenverkehrserleichterungen und des Zollcartels abzuschliessen, von Deutschland abgelehnt worden war.

Die Verhandlungen der Legislative über den neuen Zolltarif konnten jedoch bis zum Ablaufe des Jahres 1877 nicht zu Ende geführt werden, es musste deshalb die Wirksamkeit des Gesetzes das österreichisch-ungarische Zollbündniss betreffend bis Ende März und später nochmals bis Ende Juni 1878 verlängert werden. Zugleich wurde die Regierung ermächtigt, den status quo der Zollgesetzgebung zu Ende 1877 noch durch ein halbes Jahr, d. i. bis Ende Juni 1878, aufrecht zu erhalten und zu diesem Behufe die Zoll- und Handelsverträge mit Deutschland, Frankreich und Italien bis zu diesem Termine zu erstrecken. Mit Italien konnte jedoch eine Vereinbarung über die Verlängerung des bestehenden Vertrages auf ein halbes Jahr nicht erzielt werden, da es in Folge seiner Abmachungen mit Frankreich als unthunlich bezeichnete, sich für länger als bis Ende März 1878 zu binden. Der am 5. November 1876 mit Grossbritannien abgeschlossene Vertrag, wornach sich die beiden vertragschliessenden Staaten die Rechte der meistbegünstigten Nation auf die Dauer eines Jahres zugesichert hatten, wurde mit der Declaration vom 26. November 1877 auf unbestimmte Zeit mit dem Vorbehalte jederzeitiger Kündbarkeit und der Gültigkeitsdauer von einem Jahre nach der Kündigung erneuert.

Erst im Mai 1878 waren die Verhandlungen in den gesetzgebenden Körperschaften zu Wien und Pest zum Abschlusse gekommen.

Der neue Zolltarif schliesst schon dadurch eine Erhöhung der Zollsätze in sich, als die Zölle künftighin nicht wie bisher in Silber, sondern in Gold eingehoben werden sollen. Zur Zeit

der Berathung des Gesetzentwurfes betrug diese Erhöhung mehr als 15%. Ferner wurde bei vielen Waaren zum Theil eine andere Classification vorgenommen, wodurch sich wenigstens bei einigen Artikeln eine Steigerung des Zollsatzes ergab; bei einigen Tarifabtheilungen ging die Absicht von vorneherein dahin, die Tarifsätze zu erhöhen und diese Waarenkategorien gegen die Concurrenz des Auslandes zu schützen. Bei einigen Artikeln trat, was die Ziffer des Zollsatzes anbelangt, eine Ermässigung ein. Die wichtigsten Aenderungen wurden bei Webe- und Wirkstoffen, Leder und Lederwaaren vorgenommen. Baumwollgarne zahlten früher ohne Rücksicht auf die Feinheit 8 fl., nach dem neuen Tarif zahlen rohe Baumwollgarne bis Nr. 12 englisch 6 fl., gebleicht und gefärbt (bisher 12 fl.) 10 fl. Gold. Garne von Nr. 12 bis 30 sind unverändert gelassen, über Nr. 30 trat bei rohen Garnen eine Erhöhung auf 12 fl., bei gebleichten und gefärbten auf 16 fl. ein. Bei Wollgarnen wurde Strichgarn von 1 fl. 50 kr. auf 8 fl. für 100 Kilogr. erhöht. Bei Baumwollwaaren tritt die Erhöhung zum Theil in Folge einer geänderten Classification ein. Die bisherige Classification in gemeine glatte, gemeine getwistete und feine glatte oder getwistete Gewebe wurde über Bord geworfen und die Eintheilung nach der Anzahl der Fäden und nach der Feinheit der Garnnummern getroffen. Am beträchtlichsten sind die Aenderungen bei den Wollwaaren, für welche durch die neue Classification besonders für grobe und mittelfeine Artikel eine ziemlich beträchtliche Erhöhung des Zolles eintrat. Die übrigen Zollerhöhungen betreffen Seide, Glaswaaren und Leder.

11. Der Handels- und Zollvertrag mit Deutschland vom 9. März 1868 war, wie erwähnt, bis zu Ende 1878 durch neue Vereinbarungen verlängert worden und die Regierung säumte nicht, die Wiederaufnahme der zeitweilig unterbrochenen Verhandlungen anzuregen, um auf der seither gewonnenen Grundlage einen Tarifvertrag mit Deutschland auf längere Dauer abzuschliessen. Nach den Erklärungen der deutschen Regierung war dieselbe mit Rücksicht auf die zahlreichen im Zuge befindlichen Enquêten, welche die wichtigsten Zweige der deutschen Industrie umfassen, nicht in der Lage, unmittelbar in Tarifverhandlungen einzutreten und neigte sich vielmehr dem Wunsche zu, dass der bestehende Handelsvertrag um ein weiteres Jahr verlängert werde. Oesterreich lehnte dieses ab.

„Nachdem der autonome Zolltarif“, heisst es in dem Motivenberichte der Regierung, „für das österreichisch-ungarische Zollgebiet zum Gesetze geworden, sein Inslebentreten mit 1. Januar 1879 einen integrirenden Bestandtheil des mit den Ländern der ungarischen Krone geschlossenen Ausgleiches bildet, und eben so viel wirthschaftliche wie finanzielle Rücksichten einen weiteren Aufschub der Activirung desselben unräthlich machten, vermochte die Regierung auf diese letztere Modalität eben so wenig einzugehen, als anderseits der gleichzeitige Bestand der im Zollvertrage vom Jahre 1868 stipulirten Zölle neben dem autonomen Zolltarife undurchführbar war.“

Denn abgesehen davon, dass der Handels- und Zollvertrag vom 9. März 1868 ein ausserordentlich grosses Gebiet von Waaren umfasste, welche mit Vertragszöllen gebunden waren und dass darunter eben die wichtigsten Artikel enthalten erscheinen, welche jedem Zollsysteme seinen eigentlichen Charakter aufdrücken, wonach der Fortbestand dieses Vertrages die Geltungssphäre des autonomen Zolltarifes auf ein Minimum herabgedrückt und letzteren zu einem mehr nominellen gemacht hätte, ist auch die Classification und Nomenclatur des allgemeinen Tarifes vom 27. Juni 1878 und des Vertragstarifes vom 9. März 1868 derart heterogen, dass die gleichzeitige Anwendung von beiderlei Zollsätzen schon von dem Standpunkte der Zolladministration und einer geregelten Handhabung des Zolltarifes unzulässig erschien, wobei nicht zu übersehen ist, dass die dadurch für den Import bedingte Wahl zwischen beiderlei Tarifen, welche zum Theile niedrigere, zum Theile höhere Sätze für ein und dieselbe Waarengattung enthalten, eine weitere Declassification herbeigeführt hätte, welche mit den Intentionen der gesetzgebenden Körper gewiss nicht im Einklange stand.

Der neue Vertrag zeigt schon durch seine Beschränkung auf ein Jahr seinen provisorischen Charakter. Einige Bestimmungen sind aus dem Vertrage vom 9. März wörtlich herübergenommen, so die Verpflichtung, den gegenseitigen Verkehr durch keinerlei Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen; die Erneuerung der Zusicherung, dass Exportprämien nicht werden gewährt werden; die Wiederholung der älteren Zusage (Artikel 5), dass Durchfuhrzölle nicht erhoben werden dürfen; dass innere Abgaben, für wessen Rechnung immer, Producte des anderen

Theiles nicht höher und lästiger treffen dürfen, als die gleichen Erzeugnisse des eigenen Landes. Der in internationalen Verträgen wichtigste Grundsatz, dass eine differentielle Behandlung zum Nachtheile der Provenienzen des Vertragsstaates ausgeschlossen sei, wurde wieder aufgenommen und eine Modification ergab sich nur durch das Bedürfniss, die Ausnahmen hievon aus dem Titel des Grenzverkehres mit Nachbarländern näher zu präcisiren. Während in dem bisherigen Vertrage derlei Begünstigungen des Grenzverkehres auf den status quo beschränkt wurden, schien es zweckmässiger, in dem neuen Vertrage den Grenzverkehr in seinem Objecte näher zu regeln, und werden Grenzverkehrserleichterungen gegenüber anderen Nachbarländern auf die daselbst erzeugten Nahrungsmittel und Gegenstände der Hausindustrie, sowie für Bewohner einzelner Gebietstheile derselben beschränkt. Die auf die See- und die Binnenschifffahrt sich beziehenden Bestimmungen entsprechen den bisherigen Vereinbarungen. Der Grundsatz der Gleichstellung der Staatsangehörigen des anderen Theiles mit den Nationalen in Bezug auf den Gewerbe- und Handelsbetrieb und den damit zusammenhängenden Rechtsschutz, sowie rücksichtlich der Benützung der eigenen Verkehrsanstalten wurden näher normirt. Specialvereinbarungen regelten den Eisenbahnverkehr, den Veredlungsverkehr, den Rohleinenverkehr, den Grenzverkehr und das Zollcartell.

Die Gründe für diese Einschränkung liegen, wie der Bericht der Regierung hervorhebt, darin, dass es nicht zweckmässig erschien, den Veredlungsverkehr über dasjenige Gebiet zu erweitern und Wurzel fassen zu lassen, innerhalb dessen er sich bereits jetzt ausgebreitet hat, und zu verhindern, dass das unläugbar mit dem Veredlungsverkehre verbundene Abhängigkeitsverhältniss einzelner Fabrikationszweige von der Finalproduction des Auslandes sich weiter verpflanze. Auch sei wohl nicht zu verkennen, dass bei den bewandten Concurrenzverhältnissen der inländischen Industrie der Weg des Veredlungsverkehres leicht dazu dienen könnte, die Wirkung des Zolltarifes in weiterem Maasse abzuschwächen und zu umgehen und neue Interessen von bedingtem Werthe zu schaffen, welche mit dem durch die Gesetzgebung sanctionirten Zollsysteme nicht wohl zu vereinbaren wären. Ausserdem war die Absicht der Regierung dahin gerichtet, die im Appreturverkehre vorhandenen und mit Rücksicht auf die

Zollsätze für einzelne Waarengattungen voraussichtlich auch weiterhin drohenden Missbräuche abzustellen und ausreichend dafür zu sorgen, dass der Veredlungsverkehr seinem Sinne und Zwecke gemäss auf solche Waaren beschränkt werde, welche im Inlande selbst erzeugt und nach ihrer Veredlung wieder eingeführt werden. Die Missbräuche, um welche es sich hier handelt, sind bekannt und bestehen in der Wesenheit darin, dass das Halbfabrikat aus dem Auslande eingeführt, verzollt und sodann sofort in den Veredlungsverkehr gesetzt wurde, was eigentlich auf eine Zollumgehung hinauslief.

Der Veredlungsverkehr hat in dem neuen Vertrage eine wesentliche Veränderung erfahren. Während derselbe nach den Bestimmungen des Vertrages vom Jahre 1868 für alle Waaren und Gegenstände ohne Unterschied gestattet war, insofern die wesentliche Beschaffenheit und die Benennung derselben unverändert blieb, wurde derselbe bezüglich der Textilindustrie in seiner ganzen Ausdehnung festgehalten, für die übrigen Gegenstände auf den Verkehr der Grenzbezirke und den blossen Rohwaarenverkehr beschränkt[1]).

Der einheimische Ursprung der in den Veredlungsverkehr gesetzten Waare bildet nunmehr eine ausnahmslose Bedingung bei denjenigen Waaren, welche als Textilien eine besondere Behandlung erheischen. Zur Sicherung des einheimischen Ursprunges der Veredlungswaare dienen einerseits die Bezeichnungen der Gewebe mittelst Fabriksstempel und beziehungsweise die Bescheinigung des einheimischen Ursprunges der Garne, anderseits

[1]) Nach den von der Regierung vorgelegten statistischen Angaben werden Garne von Deutschland nach Oesterreich, Gewebe von Oesterreich nach Deutschland zur Appretur geschickt. Im Durchschnitte der Jahre 1875—1877 gelangten zur Appretur

	aus Deutschland metr. Ctr.	nach Deutschland metr. Ctr.
Bauwollgarne	9.839	559
Leinengarne	17.691	2.389
Wollengarne	974	697
Baumwollwaaren	3.184	31.889
Leinenwaaren	1.100	411
Wollwaaren	3.132	6.570
Seidenwaaren	38	306
Gewebe in Verbindung mit Gummi	82	37
Kleidungen und Putzwaaren	16	17
	36.056	42.875

die genaue Beaufsichtigung dieses Verkehres durch die zuständigen Zollbehörden. Die Frist zur Wiedereinfuhr wurde in der Regel auf sechs Monate beschränkt und als unüberschreitbarer Termin ein Jahr bestimmt. Der Wiedereingang der Veredlungswaare über dasselbe Zollamt, bei welchem sie ausgeführt wurde, bildet eine Regel, von welcher eine Ausnahme nur dann zulässig erscheint, wenn vermöge der geographischen Lage der Gewerbestätte, in welcher die Veredlung vorgenommen wird und mit Rücksicht auf den schliesslichen Bestimmungsort der Waare ein erheblicher Umweg für den Rücktransport nicht zu vermeiden wäre.

Die Erleichterungen im Verkehre mit Garnen und roher Leinwand datiren noch aus jener Zeit, in welcher ganz Schlesien zur Krone Böhmens gehörte, die älteste Spur findet sich in der schlesischen Zoll- und Mautordnung vom 1. Juli 1739, wo für „rohe und weisse gebleichte böhmische, mährische und glatzische Garne“ und „rohe und weisse aus Böhmen, Mähren und Glatz einführende Leinwand und Schleyer, auch gemeine leinene Arbeit“ die Zollfreiheit stipulirt war. Im Hubertsburger Frieden vom Jahre 1763, durch welchen die Abtrennung eines Theiles Schlesiens endgiltig vollzogen wurde, wurde vereinbart, dass die wirthschaftlichen Wechselbeziehungen der abgetrennten Theile zu dem früheren Stammlande später geregelt werden sollen. In den seither bestandenen Zolltarifen des Königreiches Preussen, sowie auch in dem derzeit bestehenden Zolltarife für das deutsche Reich finden sich die Bestimmungen, dass rohe ungebleichte Leinwand in Preussen auf der Grenzlinie von Leobschütz bis Seidenberg in der Oberlausitz nach Bleichereien oder Leinwandmärkten, dann in Sachsen auf der Grenzlinie von Ostritz bis Schandau auf Erlaubnissscheine zollfrei eingehen dürfe. Die erste vertragsmässige Abmachung findet sich in dem Protokollarübereinkommen vom 20. October 1847. Die Wirksamkeit desselben wurde auf Sachsen von Ostritz bis Schandau auf dem rechten Elbeufer mittelst der Ministerialerklärungen vom 28. April 1848 und auf die Grenze zwischen Baiern und Böhmen mittelst der Ministerialerklärungen vom 27. December 1849 und 31. Januar 1850 ausgedehnt, allerdings für letztere mit der Beschränkung, dass diese zollfreie Einfuhr über den Localbedarf nicht hinausgehe.

In dem Schlussprotocoll zu dem Vertrage vom 19. Februar 1853 wurde die Fortdauer der älteren Uebereinkünfte beider-

seitig anerkannt und ausdrücklich auf die protokollarische Uebereinkunft vom 20. October verwiesen, und in dem Vollzugsprotokoll vom 20. Februar 1854 wurde ausdrücklich bestimmt, dass wenn rohes leinenes Maschinengarn aus Preussen von der Grenzlinie von Leobschütz bis einschliesslich Seidenberg in der Oberlausitz, aus Baiern auf der Grenze gegen Böhmen, aus Sachsen auf der Grenze von Ostritz bis Schandau in das österreichische Gebiet eingeführt wird, eine Abgabe nicht erhoben wird, umgekehrt wurde für rohe ungebleichte Leinwand aus Oesterreich die Zollfreiheit auf den erwähnten Grenzstrecken gestattet, und zwar nach Preussen nach Bleichereien und Leinwandmärkten, nach Baiern zum Verbrauche nach Maassgabe des örtlichen Bedürfnisses, nach Sachsen gegen Erlaubnissschein. Diese Bestimmung wurde auch in den späteren Verträgen von den Jahren 1865 und 1868 aufrecht erhalten [1]). Diese vertragsmässigen Beschränkungen wurden jedoch nicht eingehalten, und weder in Oesterreich noch

[1]) In dem Handelsvertrage vom 11. April 1865 (Schlussprotokoll) wird abermals vereinbart, dass „durch die Verabredung im Artikel 6 eine Beschränkung in den nach den beiderseitigen Zollgesetzen und Verwaltungsvorschriften, sowie früheren Uebereinkünften bestehenden Erleichterungen im Grenzverkehre nicht beabsichtigt sei", und dass die „über die Erleichterung des Grenzverkehres mit leinenen Garnen und roher, ungebleichter Leinwand bestehenden Uebereinkünfte nicht werden gekündigt werden". Uebrigens wurde anlässlich des Handelsvertrages vom 11. April 1865 mittelst der Noten gleichen Datums die Vereinbarung getroffen, dass „im Zollvereine bei der Einfuhr der rohen, ungebleichten Leinwand ein Nachweis darüber, ob der Einbringer leinenes Garn aus dem Zollvereine bezogen habe, nicht werde gefordert werden."

Endlich enthält das Schlussprotokoll zu Artikel 6 des Zoll- und Handelsvertrages vom 9. März 1868 folgende Bestimmung: „Uebrigens war man darüber einverstanden, dass durch die Verabredungen im Artikel 6 eine Beschränkung in den nach den beiderseitigen Zollgesetzen und Verwaltungsvorschriften, sowie nach früheren Uebereinkünften bestehenden Erleichterungen im gegenseitigen Grenzverkehre nicht beabsichtigt sei, dass also die vorliegenden Vertragsbestimmungen und die zur Ausführung derselben zu treffenden besonderen Verabredungen auf den gegenseitigen Grenzverkehr nur insoweit Anwendung zu finden haben, als sie weitergehende Verkehrserleichterungen herbeiführen. Demgemäss werden die über die Erleichterung des Grenzverkehres mit leinenen Garnen und roher ungebleichter Leinwand und über anderweitige Erleichterungen in dem nachbarlichen Grenzverkehre zwischen den vertragenden Staaten bestehenden Uebereinkünfte während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages nicht gekündigt werden. Die zwischen ihnen wegen Ausführung jener Uebereinkünfte getroffenen Verabredungen bleiben gleichfalls in Wirksamkeit".

in Deutschland wurde eine Controle über den wirklichen Eingang der Waaren zu Markte oder zu Bleichereien geübt. Erst seit Anfang 1878 hat die deutsche Zollverwaltung Einschränkungen vorgenommen, indem sie die Verwendung und den Vertrieb der Waaren einer Controle unterwarf und als Leinwandmärkte nur die wirklich bestehenden Märkte anerkannt wissen wollte, nämlich jene von Neurode und Breslau. Die Reclamationen der österreichischen Regierung hatten kein Ergebniss, die deutsche Zollverwaltung warf den seit einigen Jahrzehnten eingebürgerten Usus über Bord und hielt sich an die wörtliche Auslegung der vertragsmässigen Bestimmungen. Einmal hoffte sie dadurch auf Oesterreich einen Druck auszuüben, andererseits trug sie den Wünschen der Breslauer Handelskammer Rechnung, wobei jedoch auch die Thatsache Erwähnung verdient, dass selbst deutsche Volkswirthe, die Jahre lang dem freien Verkehr energisch das Wort redeten, nunmehr die Beschränkungen als dringend für die schlesische Leinwandindustrie bezeichneten. Der neue Vertrag schuf ein Compromiss. Ausser Neurode wurden noch wöchentlich zwei Märkte in Landshut dem Leinwandverkehr eröffnet; ferner wurde der freie Bleichverkehr nach den schlesischen Bleichereien und über das Hauptzollamt Zittau auf der Grenze zwischen Ostritz und Schandau nach den Bleichereien Deutschlands gestattet. Allerdings werden ferner noch gewisse Formalitäten beliebt, die früher nicht bestanden. Die Grenzverkehrserleichterungen an der sächsischen und baierischen Grenzstrecke hören auf.

12. Werfen wir einen Blick auf die Entwickelung der österreichischen Industrie in den letzten anderthalb Jahrzehnten. Gross und bedeutend sind die Fortschritte, welche die Monarchie in den beiden letzten Jahrzehnten in wirthschaftlicher Beziehung gemacht hat. Aber verglichen mit andern Ländern, hat Oesterreich noch eine weite Bahn zu durchlaufen, um jenen Staaten, welche das ökonomische Leben der Gegenwart beherrschen, an die Seite treten zu können. Nach einer mehrere Decennien andauernden Lethargie und Erschlaffung aller Kräfte offenbarte sich seit dem Anfange der Fünfziger Jahre eine erhöhte Beweglichkeit in fast allen Zweigen der industriellen und commerciellen Thätigkeit. Es schien, als ob man im raschen Fluge die Versäumnisse von Decennien gut machen wolle. Allein mancherlei Ursachen verfehlten nicht, in jeder Beziehung lähmend und

hemmend einzuwirken. Die innere Politik war nicht so geartet, um jene Rührigkeit entfalten zu lassen, welche nur in consolidirten Staaten zu Tage tritt; die auswärtige Politik zerrüttete die ökonomischen Kräfte des Staates und entzog dem Lande durch eine maasslose Verschwendung auf dem Gebiete des Militärwesens eine Summe von Capital, welches weit mehr Früchte getragen hätte, wenn es der productiven Wirthschaft zugeführt worden wäre. Der enorme Steuerdruck, die Valutacalamität, mit welcher Oesterreich noch gegenwärtig zu kämpfen hat, trugen das Ihre dazu bei, dass das Bild der Industrie kein rosigeres ist. Man dürfte wenig Staaten nennen können, wo der Gewerbefleiss mit solchen Hindernissen zu kämpfen hat, wie Oesterreich, kein Land, wo die Schwankungen und Missgriffe der Politik im Innern und Aeussern solche fast unheilbare Wunden geschlagen.

Der österreichische Fabrikant hatte mit einer Anzahl von Hindernissen zu kämpfen, von denen man anderswo kaum eine Ahnung hat. Zunächst fehlte die erste Lebensbedingung einer schwunghaften Industrie, billiges Capital. Nicht blos die Capitalbildung an und für sich ist in Oesterreich eine langsamere als anderswo, da Sparsamkeit gerade keine dem Oesterreicher angeborene oder anerzogene Eigenschaft ist, auch jenes Capital, welches in anderen Ländern den verschiedenen industriellen Unternehmungen zufliessen würde, wurde denselben entzogen, indem man in müheloser Weise durch Anlage in Staatspapieren fast einen eben solch hohen Gewinn einheimste, als in irgend einem Industrie- oder Geschäftszweige. Für die Flüssigmachung geistigen Capitales wurde nach einem kurzen Aufschwunge im Anfange der Fünfziger Jahre während eines Decenniums fast gar nichts gethan, und der Bevölkerung wohnt nicht jener Geist der Initiative inne, um durch selbstständiges Handanswerklegen die Indolenz und Unthätigkeit der Regierung wenigstens einigermaassen unschädlich zu machen. Der Stand der allgemeinen Bildung war ein sehr tiefer und der Mangel tüchtiger wirthschaftlicher Kenntnisse machte sich in fast allen Kreisen sichtbar. Jene gewerblichen Lehranstalten Deutschlands, Frankreichs oder Belgiens, welche zu dem wirthschaftlichen Fortschritte in diesen Ländern in jeder Weise beitrugen, fehlten Oesterreich fast ganz.

Man berechnet, dass die österreichische Industrie Producte im Werthe von 1800 Millionen liefert; wahrscheinlich ist diese

Ziffer zu niedrig gegriffen. Unter den einzelnen Ländern, welche hierzu beitragen, stehen Niederösterreich und Böhmen obenan, jenes ist mit einem Siebentel, dieses mit einem Sechstel an jener Gesammtsumme betheiligt. Nebenbei bemerken wir, dass bei Böhmen zumeist der deutsche Theil des Landes in Betracht kommt. Hierauf folgen Mähren und Schlesien. Am tiefsten stehen die Militärgrenze und Dalmatien. Eine Industriestatistik, welche auf die Betheiligung der verschiedenen Nationalitäten in Oesterreich an der Production Rücksicht nehmen möchte, würde sich ein grosses Verdienst erwerben, die Zahlen würden in evidenterer Weise, als dies sonst geschehen kann, den Beleg von der Superiorität des Deutschthums in Oesterreich liefern.

Die Steinkohlenproduction hat in den letzten Jahrzehnten eine grosse Ausdehnung erlangt. Für die Versorgung des österreichischen Marktes kommen von den Kohlenfeldern Oesterreichs Böhmen, Mähren, Schlesien und Steiermark in Betracht. Ungemein viel zur Entwickelung der österreichischen Production hat das Netz von Eisenbahnen beigetragen. Die Kohlenerzeugung lieferte seit 1819 folgende Ergebnisse: im Durchschnitte der Jahre 1819 bis 1828 $2._{886}$ Mill. Ctr., 1829—1838 $4._{759}$, 1839—1848 $12._{844}$, 1849—1858 $35._{87}$ Mill. Ctr. Eine gesonderte Nachweisung für Braun- und Steinkohlen besitzen wir erst seit 1851. Es betrug die Production in Mill. Zollcentnern:

	Steinkohlen	% der Production	Braunkohlen	% der Production
1851—1855	$16._{25}$	$58._{2}$	$12._{05}$	$41._{8}$
1856—1860	$24._{94}$	$56._{9}$	$21._{34}$	$43._{1}$
1861—1865	$44._{34}$	$55._{3}$	$35._{58}$	$44._{7}$
1866—1870	$63._{03}$	$55._{6}$	$55._{02}$	$44._{6}$
1871—1875	$88._{63}$	$44._{4}$	$112._{39}$	$55._{6}$

Die Gewinnung der Steinkohlen hat daher nicht in dem Maasse zugenommen, wie jene der Braunkohlen. Vergleicht man die Jahre 1831 und 1875, so war in dem ersten Jahre das Procentverhältniss wie $65._{2} : 34._{8}$, in dem letzteren fast wie 40 : 60. Verfolgt man die einzelnen Jahre, so tritt das Uebergewicht der Braunkohlengewinnung besonders seit 1860 hervor.

Für den Mineralkohlenhandel Oesterreichs kommen bezüglich der Ausfuhr die nordwestböhmischen Braunkohlenwerke, hinsichtlich der Einfuhr die preussischen Steinkohlen in Betracht.

Im Jahre 1831 betrug die Einfuhr $0._{189}$ Mill. Ctr. und erreichte erst im Jahre 1850 $1._5$ Mill. Ctr. (1849 war die Million noch nicht erklommen), 1860 $4._8$, 1870 $18._5$, 1875 $32._5$ Mill. Zollctr.; die höchste Ziffer weist das Jahr 1873 auf mit $35._7$ Mill. Ctr. Die Ausfuhr beschränkte sich bis in die Fünfziger Jahre blos auf den Grenzverkehr; 1831 etwas über 50.000 Ctr. betragend, erreichte sie 1 Mill. schon 1846, 1850 $1._4$ Mill., 1860 $5._5$, 1870 $18._5$, 1875 $54._{06}$ Mill., überhaupt die höchste Ziffer in dem Zeitraume 1830 bis 1875. Die Eröffnung von Eisenbahnstrecken in Böhmen hat zu dem mächtigen Aufschwunge in den letzten Jahren ungemein viel beigetragen, dass die Ausfuhr eine weit beträchtlichere ist, als die Einfuhr, sie überwog 1874 mit 10, 1875 mit 20 Mill. Ctr. Den überwiegendsten Antheil an der Steinkohlenerzeugung haben Böhmen mit $56._8$%, Mähren $10._6$%, Schlesien mit $24._7$% im Jahre 1875, wobei jedoch zu bemerken ist, dass in Böhmen das Jahr 1870 mit dem höchsten Procentsatze (59) erscheint. Bei der Braunkohlenerzeugung kommen nur Böhmen mit $67._7$% (noch 1851 blos $17._8$%) und Steiermark mit $22._6$% in Betracht, diese beiden Länder zusammengenommen daher mit über 90% der gesammten geförderten Menge [1]).

Die österreichische Eisenindustrie hat mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie ist theilweise an Stätten gebannt, welche für die Production so ungünstig als möglich sind. So gibt es in Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien Werke, welche Erze von äusserst niedrigem und daher den Betrieb gar nicht lohnendem Gehalte mit Holzkohle verschmelzen. In andern Gegenden, wie in Steiermark, Kärnten, Ungarn und Siebenbürgen finden sich beneidenswerthe Schätze von Eisenerz, allein auch hier sind die Bedingungen der Production nicht günstig. Die ausgedehnten Steinkohlenlager befinden sich in Districten, wo Erze mangeln, und jener grosse Vortheil, den gerade England besitzt, dass Erze und Steinkohlen in denselben Gegenden nebeneinander auftreten, fehlt der Monarchie. In den nördlichen Theilen der Monarchie, in Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien ist das Erz, wo es sich findet, von geringer Qualität, dagegen sind diese Länder von Kohlenlagern durchzogen; Steiermark und Kärnten, deren Erzreichthum

[1]) Vgl. die treffliche Arbeit von Rossiwal, statistische Monatsschrift III. Jahrg. S. 9.

bekannt ist, besitzen gar keine Kohle, Ungarn und dessen Nebenländer haben sowohl Erze als Steinkohlen aufzuweisen, nur sind diese Materialien von einander getrennt. Dieser Missstand in den natürlichen Productionsverhältnissen hätte nur durch ein ausgedehntes, verzweigtes Eisenbahnnetz ausgeglichen werden können. Hieran fehlte es längere Zeit hindurch. Und doch konnte erst durch die Beschaffung von Communicationsmitteln die österreichische Eisenindustrie jenen kolossalen Aufschwung nehmen, welcher seit langer Zeit von den Industriellen geträumt wurde. Bezüglich der Qualität seines Productes steht Oesterreich gewiss mit in erster Linie und gestalten sich die Verhältnisse nur etwas günstiger, so wird die Monarchie im Stande sein, einen grossen Theil Europas mit Stahl zu versorgen, während gegenwärtig ein vortreffliches Material zur Erzeugung geringfügiger Gegenstände verwendet wird. Wie viel hier noch zu thun übrig bleibt, haben kenntnissreiche Industrielle längst hervorgehoben. In Steiermark und Kärnten könnten nach der Versicherung eines Gewährsmannes durch zwei aufeinanderfolgende Jahrhunderte 20 Mill. Ctr. des besten Stahles jährlich producirt werden [1]), während die wirkliche Erzeugung noch im Jahre 1858 2 Mill. Ctr. im Werthe von 14 Mill. betrug. Der Ausbau der Rudolfs- und Franz-Josephsbahn war für diese Industrie von vitaler Bedeutung. Andererseits besitzt Oesterreich in den Alpenländern weite Torfmoorfelder, welche für die Production noch nicht genug verwerthet worden sind. Der steigende Bedarf von Qualitätseisen in Frankreich und England kann von den österreichischen Alpenländern befriedigt werden, wenn die neuen Processe der Stahlerzeugung als Puddle- und Bessemerstahl eine grössere Ausdehnung gewonnen haben werden. Die englischen Stabeisensorten verdanken ihre Stellung auf dem Weltmarkte der ausserordentlichen Wohlfeilheit der Waare trotz der untergeordneten Qualität. Die österreichischen Stabeisensorten minderer Güte sind ungleich theuerer. Der Stahlexport findet in jenen Rohstahlen statt, welche nach uralten Methoden in Innerösterreich erzeugt werden. Ein grosser Theil desselben geht nach dem Zollvereine, der Schweiz, Frankreich und England, wo sie zumeist weiter verarbeitet werden.

[1]) Vgl. Rosthorn „Die Zukunft der österreichischen Eisenindustrie“ Wien 1867, S. 18.

Der Stahlexport über Triest geht nach Italien und Frankreich und wird von hier aus grossentheils nach Amerika versendet, diese Ausfuhr beschränkt sich vornehmlich auf den in Kärnten und Krain erzeugten Küstenstahl. Dem österreichischen Unternehmungsgeiste bliebe in diesen Stahlsorten noch ein weites Feld der Thätigkeit offen. Die Cementstahle fanden bisher blos im Inlande Verwendung und könnten zum Export nur als Bestandtheile von Maschinen und Wagen gelangen. Eine bedeutende Zukunft hat der Bessemerstahl und damit ist der innerösterreichischen Eisenindustrie ein ganz neues Gebiet eröffnet.

Die Roheisenproduction weist in Oesterreich folgende Ziffern auf:

1819—1828	durchschnittlich	$1._{456}$	Mill. Ctr.
1829—1838	„	$2._{068}$	„
1839—1848	„	$3._{284}$	„
1849—1858	„	$5._{053}$	„

Seitdem hat sich die Production mehr als verdoppelt; sie betrug 1680 $6._{3}$, 1870 $8._{1}$, 1873 $10._{7}$ Mill. Ctr. Der Eisenconsum der österreichischen Monarchie hat namentlich in der Zeit seit 1867 ausserordentlich zugenommen und die Einfuhr von Eisen, welche in der ersten Hälfte der Sechziger Jahre noch nicht eine halbe Million erreicht hatte, betrug 1868 $2._{6}$ Mill. und stieg in den nächsten Jahren stetig, erreichte im Jahre 1872 über $10._{9}$ Mill. Ctr. Selbst in den Jahren, in welchen die Einfuhr beträchtliche Mengen umfasste, lieferte die heimische Production zwei Drittel des Bedarfes. Oesterreich befand sich in dieser Beziehung fast in einer ähnlichen Lage wie Preussen, wo die ungleich höhere Production ebenfalls nicht für den Consum ausreichte und beträchtliche Zufuhren nothwendig machte. Seit 1874 ist ein Umschwung eingetreten, die Einfuhr sinkt ausserordentlich, die Ausfuhr steigt. Die Erklärung liegt in dem Rückgange, theilweise gänzlichen Stillstande im Eisenbahnbau und der sonstigen Bauthätigkeit.

Mit der Erzeugung von Eisen- und Stahlwaaren, einem der wichtigsten Industriezweige der Monarchie, beschäftigen sich zumeist Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Kärnten und Böhmen. Waidhofen an der Ybbs, Wien, Stadt Steyer und Umgebung sind Centralpunkte für diese Fabrikation; vornehmlich hat zu Waidhofen und Steyer die Sensen-, Sichel- und Stahlmesserindustrie einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht.

Die erzeugte Menge beläuft sich auf beiläufig $6._3$ Mill. fl.; an Messer- und Gabelklingen werden $3._5$ Mill. Stück erzeugt. Die Erzeugung der sogenannten Taschenfeitel oder ordinären Holztaschenmesser wird in 105 kleingewerblichen Unternehmungen betrieben und alljährlich werden beiläufig 18 Mill. Stück erzeugt. Für die Schreinfabrikation ist Mähren am bedeutendsten. Die Fabrikation feuerfester Cassen und Schränke hat ihren Hauptsitz in Wien, wo ein grösseres und fünf kleinere Etablissements sich damit beschäftigen. Seit 1860 hat die Nachfrage nach derlei Artikel um 40% zugenommen. In Prag und Pest bestehen ebenfalls Fabriken für feuerfeste Cassen. Bezüglich der Erzeugung eiserner Möbel hat Oesterreich früher bedeutende Quantitäten nach der Türkei, den Donauländern und Russland geliefert, gegenwärtig ist es theilweise von England, Frankreich, Belgien und dem Zollvereine verdrängt worden, deren billigere Artikel den österreichischen Absatz schwer schädigen. In Oesterreich erzeugte Eisendrahtgewebe sind ebenfalls nicht exportfähig. Die österreichische Drahtfabrikation ist zurückgeblieben, während sie doch über ein treffliches Material verfügt; nur feine Drahtsorten sind Gegenstand des Exportes nach Italien und der Levante. Auch die Fabrikation von Nägeln hat nicht die wünschenswerthe Ausbildung erlangt; anderswo ist sie gänzlich Maschinenerzeugung, während sie in Oesterreich mit der Hand geübt und das Product dadurch vertheuert wird. Die Verfertigung von Maultrommeln ist ein eigenthümlicher, bedeutender Industriezweig, dieselben finden im Orient und in Amerika Absatz. Hauptsitz dieses Zweiges ist Stadt Steyer und Umgebung. Die Fabrikation von Pfannen und Kesseln ist in Niederösterreich von grösserem Belange. Die Waffenfabrikation, die Erzeugung von Lampen ist im Aufschwunge. Letztere fanden in Norddeutschland, theilweise auch in England, Belgien, Frankreich Eingang. Die Nadelfabrikation ist unbeträchtlich. Lakirte Blechwaaren und manche Klempnerwaaren finden in der Levante, an deren Geschmack sich die Wiener Industrie gewöhnt hat, Absatz. Alt und vorzüglich ist in Oesterreich die Erzeugung von Werkzeugen; das harte Eisen und der Stahl Innerösterreichs liefern treffliche Ackerbaugeräthe, insbesondere Pflugscharen. Ein Export scheint nicht stattzufinden.

Die Verkehrslisten weisen in Eisenwaaaren folgende Ziffern nach:

	Ausfuhr			Einfuhr		
	gemeinste Ctr.	gemeine Ctr.	feine Ctr.	gemeinste Ctr.	gemeine Ctr.	feine Ctr.
1851	102.701	3.188	793	1.369	629	1.579
1855	35.736	60.634	7.256	6.920	9.701	6.727
1860	40.273	80.663	12.939	90.217	31.461	7.523
1870	66.436	89.194	28.416	599.196	25.368	14.812
1875	138.916	116.978	56.818	119.706	4.562	24.934

Die Baumwollindustrie kam in Oesterreich früh auf, besonders in Böhmen und Niederösterreich, wo schon im vorigen Jahrhundert mehrere Spinnereien und Druckereien bestanden. Die Bedeutung derselben beginnt jedoch erst mit der Einführung der Maschinenspinnerei. Doch hat dieser Industriezweig keinen solchen grossen Aufschwung genommen, wie in den übrigen Ländern Europas, obwohl die Regierung durch ein fast prohibitives System denselben gegen die Uebermacht der vorgeschrittenen Fabrikstaaten zu schützen suchte. Der österreichische Zolltarif vom Jahre 1838 belegte den Wiener Centner Baumwolle mit 1 fl. 40 kr. Eingangszoll, eine allerdings verkehrte Maassregel. In den Jahren 1831—1850 hob sich die Einfuhr des Rohstoffes um das Fünffache, dennoch war das eingeführte Quantum, verglichen mit den andern Industrieländern Europas, unbeträchtlich.

Die Baumwollspinnerei wird am ausgedehntesten in Niederösterreich, Böhmen, Tirol und Vorarlberg betrieben. Die meisten Spinnereien beschäftigten sich bisher mit der Erzeugung der groben Garnnummern (6—40), während die Production von feinen Garnen ohne Belang ist. Die Zahl der Spindeln hat seit dem Beginne des vierten Jahrzehntes beträchtlich zugenommen. Man zählte 1841 988.238, 1850 $1._{45}$, gegenwärtig $1._{7}$ Mill. Spindeln. Die meisten Spindeln, $0._{7}$ Mill., entfallen auf Böhmen, Niederösterreich zählt $0._{4}$ gegen $0._{55}$ Mill. im vorigen Jahrzehnt, Vorarlberg $0._{26}$ Mill., Oberösterreich $0._{14}$ Mill.; am tiefsten stehen Mähren und Ungarn je mit über 2000 Spindeln. Viele der Spinnereien beschäftigen sich auch mit der Zwirnerei, ein Etablissement ausschliesslich zu diesem Behufe besteht zu Haratitz in Böhmen mit über 8000 Zwirnspindeln. Man muss den österreichischen Spinnern die Anerkennung zollen, dass sie grosse Anstrengungen machen, dem heimischen Bedarfe zu genügen. Die Zahl der

Selfactors, welche Warpcops und Pincops für die mechanische Weberei erzeugen, ist im Zunehmen begriffen. Dennoch genügt die Production dem Bedarfe noch nicht.

Weit klarer lässt sich der Fortschritt Oesterreichs erkennen, wenn man die Einfuhrmassen der zur Verarbeitung erforderlichen Roh- und Hilfsstoffe der Betrachtung unterzieht und jene Mengen ins Auge fasst, die aus Oesterreich ausgeführt worden sind. Die Einfuhr von Baumwolle betrug im Durchschnitte 1831—1840 $0._{213}$, 1851—1855 $0._{658}$, 1856—1860 $0._{789}$ Mill., sank in Folge der amerikanischen Wirren auf $0._{498}$ Mill. in den Jahren 1861—1865, erreichte jedoch schon in den nächsten fünf Jahren $0._{787}$ und endlich 1871—1875 $1._{26}$ Mill. Ctr. Wie ersichtlich, eine ziemliche Steigerung[1]). Seit 1870 tritt in den Bezugsquellen eine Aenderung ein, indem in Folge der Eröffnung des Suezkanals nahezu 60% der in Oesterreich verarbeiteten Baumwolle aus Ostindien stammen und Triest ein wichtiger Stapelplatz wurde. Auch die Anzahl der Spindeln ist, wie erwähnt, wenn auch nicht in demselben Verhältnisse, gestiegen, wenn überhaupt den Angaben der Industriellen einige Zuverlässigkeit beizulegen ist. Dass die Zunahme eine verhältnissmässig nicht bedeutende ist und einen Vergleich mit den Fortschritten anderer Länder nicht aushält, ist aus mancherlei Ursachen erklärlich. Einmal darin, dass eine grosse Anzahl von Spinnereien in der neuesten Zeit bedeutende Capitalien zur Auswechslung ihrer alten, von den Fortschritten der Neuzeit längst überholten Maschinen verwenden mussten, sodann in einer Erscheinung, die vielleicht nirgends mit solcher Sicherheit wie hier sich beobachten lässt, nämlich in der Wanderung der Industrie, eine Erscheinung, auf welche bereits Roscher bezüglich anderer Länder aufmerksam gemacht hat.

Die in Oesterreich erzeugten Mengen reichen keineswegs für die heimische Weberei hin, die alljährlich noch einer bedeutenden Zufuhr von Garnen bedarf, 1851—1855 im Durchschnitte 62.000 Ctr. rohe, 10.400 gebleichte und gezwirnte und 5400 Ctr. gefärbte Garne; 1871—1875 über 250.000 Ctr. rohe, nahe an

[1]) Bis 1852 bestand ein Einfuhrzoll von 1 fl. 40 kr. Conventions-Münze für den Wiener Centner, bis Ende Januar 1853 wurde sodann 1 fl. erhoben, von da bis Ende 1853 unterlag rohe Baumwolle einem Eingangszolle von 5 kr., seit 1854 ist sie zollfrei.

6000 Ctr. gebleichte und an 18.000 Ctr. gefärbte Garne, jedenfalls ein Beleg, dass die Weberei sich in ungleich höherem Maasse entwickelt hat. In der That hat die Maschinenweberei erst in diesem Zeitraume feste Wurzeln gefasst, vor 1851 waren kaum die Anfänge vorhanden. Böhmen, Mähren und Schlesien, schon früher im Besitze einer grossen Weberbevölkerung, haben diesen Industriezweig sehr ausgebildet. Allerdings muss auch in Betracht gezogen werden, dass die Weberei sich eines höheren Schutzes erfreute, als die Spinnerei, bei welcher die Zollsätze nicht entsprechend hoch gegriffen waren. Der für alle Garne ohne Unterschied gleiche Zollsatz hat jedenfalls dazu beigetragen, dass blos niedere Nummern gesponnen wurden, während die feine Spinnerei vernachlässigt blieb. Auch geschah der Uebergang von den höheren Zollsätzen viel zu rasch und es wäre vortheilhafter gewesen, wenn eine entsprechende Anzahl von Abstufungen festgehalten worden wäre.

Auf dem Gebiete der Baumwollweberei macht der mechanische Betrieb immer weitere Fortschritte, und daher die Hausindustrie vor dem Grossbetriebe langsam zurückweicht. Die Zahl der Kraftstühle, welche 1850 erst 1144 betrug, hat sich 1860 schon auf 10.360, 1870 auf 16.650 und 1875 auf circa 23.000 gehoben; die Zahl der Handstühle ist hingegen von etwa 100.000 im Jahre 1850 auf 70.000 im Jahre 1870 und circa 55.000 im Jahre 1875 gesunken. Das Hauptgebiet für die mechanische und Handweberei (auf Regulatorstühlen) ist der Reichenberger Kammerbezirk in Böhmen, welchem sich hinsichtlich der mechanischen Weberei die Kammerbezirke Prag und Eger in Böhmen, dann Vorarlberg, Nordtirol, Niederösterreich und das nördliche Mähren anreihen. Was die in Oesterreich fabricirten Artikel betrifft, so bildet Cattun, und zwar sowohl leinwandartiger, als auch insbesondere Druckcattun, die Hauptstärke der österreichischen Bauwollweberei; ausserdem werden Barchent, Percail, Shirting, Piqué, Croisé, Organtin, Batist und Mousselin in bedeutenden Mengen producirt; in neuerer Zeit haben sich einzelne Etablissements auch mit gutem Erfolge der Buntweberei zugewendet. Beträchtlich sind die Baumwollrock- und Hosenzeuge des Bezirkes Warnsdorf (Böhmen), die Baumwollsammte von Wien und Nordböhmen, die färbigen Kaffeetücher von Freudenthal (Schlesien), die Bandwaaren aus Baumwolle (auch in gemischten Stoffen) von

Wien und Niederösterreich (Gross-Sieghardts), Böhmen (Schönau, Nixdorf und andere Orte im Hainspacher Bezirke) und Schlesien (Wagstadt) u. a. zu erwähnen.

Die Bleicherei und Appretur hat in Niederösterreich, Vorarlberg, Böhmen und Mähren ihren Hauptsitz. Im Allgemeinen übernehmen die grösseren Baumwollwaarenfabriken die Veredlung ihrer Erzeugnisse selbst, doch besitzt Wien für die Appretur im engeren Sinne, Nordböhmen für die Bleicherei auch eigene Unternehmungen. Für die Färberei (insbesondere in Türkischroth) bestehen Fabriken in Vorarlberg, Böhmen, Mähren, Kärnten und Görz.

Was die Einfuhr von gemeinen Baumwollwaaren anbelangt, so war dieselbe bis 1868 geradezu unbedeutend, erst seitdem ist eine Steigerung eingetreten, welche seit 1870, nachdem der Zollsatz von 40 fl. für 100 Kilogr. auf 32 fl. herabgemindert wurde, in einigen Jahren von Belang ist. Aus den Zolllisten ist jedoch nicht zu entnehmen, welche Gattungen in grösseren Mengen eingeführt wurden, da unter der Bezeichnung „gemeine Waaren“ viele Sorten inbegriffen sind. Einfuhr und Ausfuhr einander gegenüber gestellt, überwiegt die letztere im Durchschnitte. Weit beträchtlicher ist die Einfuhr von sogenannten mittelfeinen Waaren, doch auch hier ist der Export im Durchschnitte ein grösserer, obgleich er nicht in dem Grade zugenommen hat, wie die Einfuhr. Bei den feinen Waaren überwiegt in dem letzten Jahrzehnt die Einfuhr; bei den feinsten war diese von jeher grösser, fällt jedoch weder der Menge, noch dem Werthe nach beträchtlich in die Wagschale.

Mit ein Grund, dass der Baumwollspinnerei nicht beträchtlichere Capitalien zugeführt wurden, liegt darin, dass in der ersten Hälfte des vorigen Jahrzehntes die Thätigkeit der österreichischen Industriellen in Folge der durch den nordamerikanischen Bürgerkrieg hervorgerufenen Baumwollenkrisis sich der Leinenspinnerei zuwendete. In diesem Industriezweige hat Oesterreich in den letzten anderthalb Jahrzehnten procentuell wohl die grössten Fortschritte gemacht. Die Anzahl der Flachsspindeln betrug 1855 in 33 Fabriken 82.000, 1865 322.000 in 39 Fabriken, 1875 beiläufig 400.000 Spindeln in 63 Etablissements. Die Einfuhr von Spinnstoffen ist beträchtlich gestiegen, wobei in Betracht kommt, dass auch die heimische Production der Industrie beträchtliche

Quantitäten liefert. Die Stärke der österreichischen Spinner liegt in den Nummern 8—60, während in den andern Staaten feiner gesponnen wird. Die Ursache liegt in dem Rohproducte, denn obgleich die Flachscultur in Oesterreich sich quantitativ gehoben hat, so bleibt qualitativ viel zu wünschen übrig. Oesterreich führt sowohl an Garnen als auch an fertigen Webewaaren beträchtliche Quantitäten aus, und ist im Stande, die Concurrenz jedes Landes nicht nur auszuhalten, sondern auch zu bekämpfen. Auf allen Industrieausstellungen hat die österreichische Leinenindustrie einen der ersten Plätze eingenommen, und die Ausfuhr könnte eine beträchtlichere sein, wenn Triest in dem Welthandel die Stellung Hamburgs oder Bremens einnehmen möchte. Das Centrum der Fabrikation in Böhmen ist Trautenau, in Mähren der Schönberger Bezirk. Obgleich die Flachsproduction in Oesterreich eine beträchtliche Ausdehnung erlangt hat, so werden doch alljährlich beträchtliche Quantitäten eingeführt. Durchschnittlich beläuft sich der Jahresconsum auf 725.000 metr. Ctr., wovon 225.000 metr. Ctr. eingeführt werden. Die Production von Leinengarn übersteigt den inländischen Bedarf und liefert bedeutende Quantitäten zum Exporte nach Deutschland (1866—1870 durchschnittlich 36.800, 1871—1875 aber 74.000, 1876 sogar 88.500 metr. Ctr.), während nur in feineren Nummern (namentlich über Nr. 60, soweit die Qualität des inländischen Rohproductes nicht mehr ausreicht) ein Import aus England nothwendig ist (jährlich circa 18.000 metr. Ctr.). Leinenzwirn wird in sehr bedeutender Menge im nördlichen Böhmen (vor allen Schönlinde, dann Kreibitz u. a. O.) und in Schlesien (Würbenthal und Engelsberg) producirt.

Die Leinenweberei wird noch immer zumeist als Handweberei in Böhmen, Mähren und Schlesien, sowie in geringerer Ausdehnung in anderen Ländern, zusammen auf etwa 60.000 Stühlen, betrieben, während die Zahl der mechanischen Webstühle erst circa 500 beträgt. In feinen Geweben steht die Leinenweberei im nördlichen Böhmen (Georgswalde) und Mähren (Schönberg) auf sehr hoher Stufe. Die fabriksmässige Erzeugung von Leinwand und Tischzeugen (auch Jacquard- und Damastwaare) ist in hervorragender Weise zu Freiwaldau und Freudenthal in Schlesien vertreten. Ausser reinen Leinenwaaren werden auch in Böhmen, Mähren (Sternberg) und Schlesien (Bennisch) Halbleinen (aus Leinen und Baumwolle), dann andere gemischte Gewebe, so aus

Leinengarn, Baumwoll- und Schafwollgarn (Warnsdorf) erzeugt. Von grosser Bedeutung ist ferner die Bleicherei von Leinengarnen und Geweben, welche, abgesehen von den Leinenwaarenfabriken von eigenen Bleicherei-Unternehmungen im nördlichen Böhmen (namentlich in den Bezirken Rumburg und Hainspach, dann Hohenelbe, Politz, Reichenau u. a.), in Mähren (Schönberg und Umgebung) und Schlesien (in den Sudetenbezirken) betrieben wird.

Der Consum an Leinenwaaren hat eine wesentliche Einschränkung erfahren; Hanf und Flachs wurden von den anderen Spinnstoffen, Baumwolle und Jute, hart bedrängt. Die Fortschritte der Baumwollindustrie engen das Gebrauchsgebiet des Leinens in den feinen Sorten, jene der Jute in den ordinären Gattungen ein. Obgleich die Jutefaser in den volkreichen Districten des südlichen Bengalens schon seit unvordenklichen Zeiten angebaut, versponnen und zu verschiedenen Gattungen von Geweben verarbeitet wird, hat die europäische Industrie sich derselben erst seit einigen Jahrzehnten bemächtigt. Die englisch-ostindische Compagnie lenkte zwar die Aufmerksamkeit der europäischen Kaufleute schon im vorigen Jahrhundert auf Jutestoffe, allein ohne Erfolg. Seit 1832 verarbeiteten einige Fabrikanten in Schottland aus Jute, mit Flachs und Hanf gemengt, ordinäre Gewebe zu Säcken, allein das Erzeugniss verschaffte sich nur langsam Eingang. Erst zur Zeit des Krimkrieges, als sich in England Mangel an russischem Hanf fühlbar machte, steigerte sich der Verbrauch des Jutestoffes, und 1865 gelangten bereits 177 Mill. Kilogr., 1872 370 Mill. Kilogr. Jute in Grossbritannien zur Einfuhr. In Oesterreich wurden Jutegewebe seit Ende der Sechziger Jahre eingeführt und namentlich grosse Massen von Säcken, die bei dem Getreideexporte zur Verwendung kommen.

Die Juteindustrie vermochte sich bisher in Oesterreich nur wenig Eingang zu verschaffen. In der Nähe von Wien bestehen zwar zwei ansehnliche Etablissements, welche mechanische Spinnerei und Weberei vereinigen; ausserdem wird auch die Weberei in Mähren und Böhmen betrieben, das Garn wird grösstentheils aus England und Deutschland bezogen und mit Flachstowgarn gemischt verwoben. Indess macht der grosse Bedarf an Jutesäcken und anderen Geweben neben der einheimischen Production (circa 44.000 metr. Ctr.) einen sehr umfangreichen Import nothwendig, welcher an verzollter Waare in den letzten Jahren ein

Durchschnittsquantum von 50.000 metr. Ctr. umfasst, nebstdem aber unter der Bezeichnung „gebrauchte Säcke“ zollfrei, zum Behufe der Füllung mit Ausfuhrwaare, eine Höhe von 100.000 metr. Ctr. erreicht.

Was die Schafwolle anbelangt, so lieferte das Inland bis zum Beginne der Fünfziger Jahre fast ausschliesslich den Rohstoff; die Schafzucht wurde mit besonderer Vorliebe insbesondere auf den weiten Flächen Ungarns betrieben. Bedeutende Capitalien waren in diesem Zweige landwirthschaftlicher Thätigkeit festgebannt. Seitdem hat sich eine grosse Aenderung vollzogen. Die Ablösung der Frohnden und anderer Servituten bedingte den Uebergang zu anderen Bewirthschaftungsmethoden. Eine Verminderung der Heerden war eine natürliche Folge, und es vollzog sich in einzelnen Gegenden jener Process, welcher auch in England und in anderen Staaten eingetreten war, dass die Schafzüchter mehr die Fleischnutzung als den Wollertrag ins Auge fassten. Ein Weitergehen in dieser Richtung wurde nur durch die stetige Nachfrage Frankreichs und Englands verhindert. In Bezug auf die Qualität hat die österreichische Wolle keine Rückschritte gemacht, nur bezüglich der Menge ist ein Rückgang eingetreten. Die Industrie sah sich genöthigt, andere Bezugsquellen auszuspähen. Russland lieferte besonders seit 1848 beträchtliche Mengen, später traten türkische, endlich auch australische Wollen hinzu [1].

Die Kammgarnspinnerei hat sich in Oesterreich nicht in genügendem Maasse entwickelt, obgleich sich die ungarische Wolle zu Kammgarn trefflich eignet. Die Anzahl der Spindeln wird auf 77.400 angegeben und es müssen beträchtliche Mengen Weftgarne aus England und weiches Kammgarn aus Frankreich und Deutschland eingeführt werden. Dagegen hat sich die Erzeugung

[1] Es betrug von Schafwolle

	Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.
1841—1850	63.935	127.286
1851—1860	188.000	191.000
1861—1865	225.000	329.000
1866—1870	263.000	270.000
1871—1875	274.000	251.000

Wie aus den Werthangaben hervorgeht, werden mehr grobe Wollen eingeführt, feine dagegen ausgeführt.

von Kammgarngeweben und gemischten Stoffen in den letzten zwei Jahrzehnten ausserordentlich entwickelt und beschäftigte im Jahre 1875 über 4000 mechanische und 14.000 Handstühle, die Teppichfabrikation nicht inbegriffen. Hauptsitze der Production sind Wien und Umgebung, der Reichenberger und Friedländer Bezirk, dann Jungbunzlau in Böhmen, wo Thibet und Thibettüchel, Orleans, Mohair, Kaschmir, Cloth, Lasting und Rockstoffe, vornehmlich auf mechanischem Wege erzeugt werden. In Aussig ist das Centrum einer Fabrikation, wo aus Weft, weichem Kamm- und Streichgarn nebst Baumwollgarn und Seide, Damenkleiderstoffe fast ausschliesslich auf Handstühlen gefertigt werden; Warnsdorf, Rumburg und Umgebung, wo bei Verwendung von Baumwoll-, dann Schafwoll- und Leinengarn ausser Rock- und Hosenstoffen Möbelstoffe, bedruckte Kleiderstoffe u. a. hergestellt werden; Asch und Umgebung, wo ähnlich wie in Aussig ganzwollene, halbwollene und halbseidene Damenkleiderstoffe und Modewaaren, aber in noch viel grösseren Quantitäten, in geschlossenen Etablissements und ausserhalb derselben erzeugt werden. Die meisten der hieher gehörigen Unternehmungen besorgen die Färberei und Appretur, theilweise auch die Druckerei und Stickerei ihrer Erzeugnisse selbst und treiben damit auch Export nach verschiedenen Ländern.

Was Streichgarn und die daraus verfertigten Gewebe anbelangt, so nimmt Oesterreich eine hervorragende Stellung ein. Eine nothwendige Vorbedingung für den Stand dieses Industriezweiges ist die Spinnerei, welche in Streichgarnen eine hohe Stufe der Vollkommenheit erreicht hat, indem sie der englischen und französischen vollkommen ebenbürtig ist. Auch das Verfahren bei der Appretur ist ein bewährtes und hat dem englischen den Rang abgelaufen. Nicht unerwähnt darf hier bleiben, dass man auch in neuester Zeit die Nothwendigkeit einer theoretisch-praktischen Durchbildung der Fabrikanten anerkennt und zu diesem Behufe in Brünn und Reichenberg höhere Webereischulen, von denen insbesondere die erstere Vorzügliches leistet, begründet hat. Die Brünner Schule umfasst das ganze Gebiet der Weberei, während die Reichenberger sich auf die daselbst heimischen Zweige beschränkt. Die Fabrikation feiner Tuche für den heimischen Bedarf ist von keiner grossen Ausdehnung, dagegen arbeitet man viel für den Export nach Amerika, nach dem nördlichen Europa, nach Italien

und dem Orient. Mittelpunkte dieses Industriezweiges sind Reichenberg und Bielitz, welche sich trotz der bedeutenden Concurrenz seitens Rheinpreussens, Schlesiens, Englands und Frankreichs behaupten. Dagegen ist die Erzeugung mittlerer Tuche nicht dermassen concurrenzfähig. Der Zollverein behauptet den Vorrang. Die Fabrikation wird fast ausschliesslich in böhmischen und mährischen Städten, in Zwittau, Trübau, Trebitsch, Wildenschwert, Landskron und Polna von kleinen Meistern betrieben. Nur Reichenberg, Weisskirchen, Bielitz, Neutitschein, welche zumeist für den orientalischen Markt arbeiten, erheben sich über die Mittelmässigkeit. In der ordinären Tuchfabrikation, welche ebenfalls in den Händen kleiner Meister ruht, leistet man Anerkennenswerthes. Hervorragend ist die Fabrikation von Militärtuchen in Mähren und Böhmen, vorzugsweise in fabrikmässigem Betriebe bei Brünn und Iglau. In Officiertuchen erlangten Klagenfurt und Namiest einen grossen Ruf. Eine grosse Ausdehnung hat die Erzeugung tuchartig appretirter Waaren (Satins und Peruviennes) erlangt. Brünn und Reichenberg stehen in erster Linie. Nach dem Urtheile von Kennern besitzen diese Waaren eine grosse Weichheit, Milde und Elasticität, Eigenschaften, welche den französischen, belgischen und zum Theil auch deutschen Stoffen in diesem Grade nicht eigen sind [1]). Mit der Production von Modestoffen befassen sich nächst Brünn und Reichenberg noch viele böhmische und mährische Orte. Die Hauptstärke von Reichenberg liegt in glatten Stoffen und Peruviennes. In Sommermodestoffen ist Oesterreich in feineren und mittleren Qualitäten, in Wintermodestoffen nur in feinen und einigen Mittelqualitäten concurrenzfähig. In Flanellen und ähnlichen Stoffen arbeitet vornehmlich Iglau, in weissen Flanellen Leipnik und Neutitschein, ohne Sachsen und Frankreich zu erreichen. Der Export in Sommermodestoffen geht vorzugsweise nach dem Zollverein, nach England, Südamerika und anderen transatlantischen Gebieten, endlich nach den Donaufürstenthümern, Wintermodestoffe nach dem Zollverein und den Donaufürstenthümern; einige Sorten nach England, Amerika und dem europäischen Norden. Bis vor sechszehn Jahren war noch Italien ein Hauptabnehmer, die politischen

[1]) Vgl. „Oesterreichische Revue“ 1864, I. 167, sowie die Ausstellungsberichte von 1867 und 1873.

Wirren haben Oesterreich dieses Marktes beraubt; es ist Belgien und England unterlegen. Seit 1866 hat sich zwar manches gebessert, ohne dass Oesterreich bisher seine frühere Stellung wieder erlangt hätte.

Welche Fortschritte dieser Industriezweig gemacht hat, lässt sich aus einzelnen Angaben ermessen. Im Jahre 1841 zählte Brünn 18 Fabriken, 456 kleine Meister und 19 Lohnspinnereien[1]. Die jährliche Production belief sich auf 13 Mill. fl., die Anzahl der beschäftigten Arbeiter betrug 18.000. Zehn Jahre später bestanden 31 Fabriken, 217 kleinere Meister und 13 Lohnspinnereien. Also nur bezüglich der Anzahl der Fabriken eine Vermehrung. Die Menge der Arbeiter war sich merkwürdiger Weise gleich geblieben, der Productionswerth betrug 17 Mill. fl. Im Jahre 1861 befanden sich in Brünn 62 grössere und 22 kleinere Fabriken, 11 Lohnspinnereien. Die Jahresproduction belief sich auf 35 Mill. fl. Abgesehen von dem grossen Umfange, welchen die Production erlangte, hat sich ein anderer bedeutsamer Process vollzogen. Die kleinen Meister sind gänzlich vom Schauplatze ihrer Thätigkeit abgetreten und haben der fabrikmässigen Erzeugung das Feld geräumt. In der Art und Weise des Betriebes weist das Jahr 1851 blos 194 Mulejennys auf, 1861 600 Mulejennys, Handspinnmaschinen waren 1851 1156, 1861 80 vorhanden; Zwirnmaschinen fehlten 1851 gänzlich, 1861 gab es deren 40. Der mechanische Webstuhl beginnt in neuester Zeit sich einzubürgern. Nächst Brünn steht Reichenberg, dessen Production ebenfalls im Fortschreiten begriffen ist. Im Jahre 1841 befanden sich daselbst 3 Fabriken und 1300 Tuchmacher, von denen 700 selbstständig waren. Der Productionswerth belief sich auf 7 Mill. fl. Im Jahre 1860 war die Anzahl der Fabriken auf 7 gestiegen, jene der Tuchmacher auf 450 gesunken; der Werth der Production betrug 12 Mill. fl. In dem Zeitraume von 1841—1860 war demnach der Productionswerth in Brünn um 170%, in Reichenberg um 71% gestiegen. An mechanischen Webstühlen übertraf Reichenberg den Rivalen, es waren daselbst 90 Stühle im Betriebe. Unter den andern Fabrikationsorten ist Bielitz in Schlesien

[1] Eine eingehende Geschichte der Brünner Industrie hat Migerka geliefert; über Reichenberg Hallwich: Reichenberg und Umgebung 1874, eine sehr anerkennenswerthe aus dem Vollen geschöpfte Arbeit, über Bielitz Haase.

und das angrenzende galizische Biala zu nennen als Sitze der Fabrikation farbiger Tuche. In dem Zeitraume von 1841—1856 hat sich der Werth der Production von 4 auf 8 Mill. fl. gehoben, demnach verdoppelt. Jägerndorf in Schlesien producirte 1841 im Werthe von 700.000 fl., 1861 $2^1/_2$ Mill. fl. fast ausschliesslich mittlere und ordinäre Gattungen von Modewaaren. Im Verfall ist Iglau; noch 1841 betrug der Productionswerth 5 Mill. fl., 1862 kaum 1 Mill. fl. Die Hauptursache dieses Rückganges liegt in dem Beharren bei alten Erzeugungsmethoden und in dem Fehlen eines fabrikmässigen Betriebes.

Im auswärtigen Handel überwog bis gegen das Ende des vorigen Decenniums der Export von Streichgarngeweben weitaus den Import. Seitdem hat aber letzterer grosse Dimensionen angenommen und dem Exporte bis auf die jüngste Zeit ziemlich die Wage gehalten (im Durchschnitt der Jahre 1871—1875 je 38.000 metr. Ctr. an Schafwollwaaren überhaupt), um erst in den darauffolgenden beiden Jahren wieder etwas nachzulassen (1876 35.212 metr. Ctr. Einfuhr gegen 37.675 Ausfuhr, 1877 nur 26.230 metr. Ctr. Einfuhr gegen 38.526 Ausfuhr). In Streichgarnen findet eine regelmässige Mehreinfuhr statt (1876 Import an rohem Streichgarn 6260, an gefärbtem und gezwirntem Wollengarn 5034 metr. Ctr.).

In dem Absatz österreichischer Shawlwaaren zeigt sich seit zwei Jahrzehnten im Inlande und im Zollvereine ein mächtiger Rückgang, doch wurde der Verlust durch die Zunahme des Handels mit Nordamerika wenigstens einige Zeit hindurch ersetzt. Im Jahre 1870 soll trotzdem, angestellten Berechnungen zu Folge, die Production um 20 % gegen 1860 rückgegangen sein. Die Ursache liegt in dem Modewechsel, indem der Gebrauch von Mänteln in Aufnahme kam. Die Zahl der Webestühle für Shawlwaaren wird für 1850 auf nahezu 2000 angegeben, gegenwärtig sollen kaum mehr als 100 Webestühle in Wien, auf dem flachen Lande 300 im Gange sein [1]). Auch bei der Erzeugung von Streichgarntüchern für die niederen Volksclassen ist eine Industriewanderung eingetreten. Die Concurrenz der böhmischen Fabriken zwang zur Uebersiedlung auf das flache Land. Dagegen hat sich ein anderer Industriezweig einen grossen Markt im Inlande und

[1]) Bericht der Wiener Handelskammer für 1876.

Auslande erobert, die Fabrikation von Möbelstoffen und Teppichen; seit 1861 datirt der Aufschwung, der der Energie und Tüchtigkeit einiger Industrieller zu danken ist. Die Production erstreckt sich auf fast alle Gattungen: Seidendamaste, Halbseidenmöbelstoffe, Halbwollendamaste, Baumwollenmöbeldamaste und Teppiche aller Gattungen.

Noch im Jahre 1867 meinten Kenner, der verhältnissmässig geringe Export der österreichischen Streichgarngewebe lasse sich zumeist dadurch erklären, dass Oesterreichs Industrie den Weltmarkt zu spät betrat und sich von vornherein auf das lebhafteste bekämpft sah; auch fehle es an einer Grundbedingung: der Ausbildung von Specialitäten, und die Erfahrung lehre, dass nur die Pflege von Specialitäten, wie sie sich in Deutschland und England finde, dauernd die Concurrenzfähigkeit zu erhalten im Stande sei. Es sei daher erklärlich, dass der österreichische Export nicht eine solche Ausdehnung gewonnen habe, wie jener Deutschlands. Auch fehle es an einer directen Vertretung auf überseeischen Plätzen [1]).

Die Seidenindustrie ist in den letzten Jahren sehr bedeutend zurückgegangen. Durch den Wegfall des lombardisch-venetianischen Königreichs verlor Oesterreich eine Hauptstätte der Seidenproduction. Seide bildete früher einen bedeutenden Artikel des Exportes. Die Einbürgerung der Seidenzucht in den übrigen Ländern der Monarchie hat zwar in einzelnen Theilen nicht unerfreuliche Resultate geliefert, wird aber nie den Verlust ersetzen können. Die Production Südtirols, Südungarns und der übrigen Länder an Cocons dürfte sich auf $2._5$ Mill. Kilogr. belaufen, wovon 20.000 metr. Ctr. Seide gewonnen werden. Indess ist nicht blos Oesterreich, sondern ganz Europa auf den Bezug der orientalischen Seide angewiesen.

Die Seidenspinnerei hat ihren Hauptsitz vornehmlich in Südtirol (Mittelpunkt Roveredo), wo in 33 Etablissements circa 90.000 Feinspindeln im Betriebe stehen. Nebstdem bestehen Spinnereien zur Erzeugung von Chappe in Görz und Niederösterreich. In hervorragender Weise hat sich schon seit mehreren Decennien die Erzeugung von Seidenstoffen, Seiden- und Sammtbändern entwickelt; früher fast ausschliesslich in Wien vertreten,

[1]) Oesterreichischer Bericht der Pariser Weltausstellung 1867.

ist dieser Industriezweig in neuerer Zeit vielfach auf das Land (Niederösterreich, Mähren, Böhmen und Schlesien) verlegt worden, wobei jedoch Wien grösstentheils geschäftlicher Mittelpunkt blieb; 1872 beschäftigten die Wiener Seidenzeugfabrikanten und Banderzeuger meist fabriksmässig 9000 Hand- und 700 mechanische Stühle; doch ist in neuerer Zeit der Betrieb dieser Unternehmungen wegen verringerten Bedarfes an Seidenwaaren bedeutend reducirt worden (die Zahl der beschäftigten Arbeiter betrug 1855 13.000, 1872 noch 7555, 1875 nur 5682 Personen). Die Färberei und Appretur hat auch jetzt noch vorzugsweise in Wien ihren Sitz. In selbstständiger Weise ist die Seidenweberei (hauptsächlich Sammterzeugung) noch im nördlichen Böhmen (Aussig, Peterswald, Königswald, Neurettendorf) und in Tirol (Innsbruck, Ala und Roveredo) vertreten.

Die gesammte Seidenweberei war fast ausschliesslich in Wien concentrirt. Im Jahre 1850 waren daselbst 325 Unternehmungen im Betriebe, seitdem ist fast von Jahr zu Jahr eine Abnahme bemerkbar, 1865 bestanden blos 117 Fabriken. Die Zahl der Arbeiter betrug 1853 8551, 1865 3687, jene der Lehrlinge sank von 534 auf 24 in demselben Zeitraume; 1855 arbeiteten 6514 Webstühle, 1865 blos 3607, gegenwärtig 3000. Die Zahl der Unternehmer hat bereits in den Jahren von 1851—1861 um 60%, jene der Webstühle um 43% abgenommen. Die in der Hauptstadt verfertigten Möbel- und Kirchstoffe, Atlasse, Sammte und Plüsche fanden auf allen Ausstellungen Anerkennung. Auch in Bezug auf die Fabrikation von Seidenbändern können die österreichischen Fabrikate die Concurrenz aushalten. Durch angemessene Vertheilung und Concentration der Kraft, durch tüchtige Schulen könnte die österreichische Fabrikation noch eine grosse Zukunft haben, trotzdem der Wettbewerb ein bedeutender ist. Geschick und Technik der Arbeiter fallen sehr in die Wagschale. Man muss jenen Stimmen beitreten, welche in den letzten Jahren es vielfach hervorhoben, dass diesem Industriezweige nichts nöthiger sei als eine etwas modificirte Geschäftsorganisation, wobei kaufmännischer Geist mehr zur Geltung gelange. „In dem Rufe hinaus aufs Land“, bemerkt ein Kenner wirthschaftlicher Verhältnisse Oesterreichs richtig, „könnte doch nur für die Producenten der einfachsten glatten Stoffe eine Rettung liegen. Die Modewaare aber, von der wir mitnichten glauben, dass Wien ihr entsagen soll, bedarf

unsers Erachtens statt der Decentralisation vielmehr einer stärkern Centralisation."

Was die Zollverhältnisse anbelangt, so hat der Tarif vom 3. December 1853 den Einfuhrzoll auf feine Seidenwaaren mit 262.$_5$ fl. und auf gemeine Waaren mit 150 fl. bemessen, aus dem Zollverein blos 120 und 75 fl. Durch den Tarif vom Jahre 1865 fiel die Begünstigung für den Zollverein ganz weg, dagegen sollten gemeine Waaren im allgemeinen 103 fl., aus den Vertragstaaten 70 fl. entrichten. Der Tarif von 1868 setzt 160 fl. für feine und 120 fl. für gemeine Artikel fest. In glatten Seidenwaaren, Sammten, Foulards, macht die preussische Rheinprovinz, in glatten Artikeln und Modewaaren Frankreich, in Bändern die Schweiz, Frankreich und der Zollverein Concurrenz.

Auf dem Gebiete des äusseren Handels hat sich das Verhältniss der Einfuhr zur Ausfuhr in Folge vieler bedeutenden Zollherabsetzungen seit Anfang dieses Decenniums vollständig verändert. Während bis dahin die Ausfuhr weitaus prävalirte (noch 1866—1870 ein Durchschnittsexport von 3747 metr. Ctr. gegen 1958 metr. Ctr. Import), wurde im Quinquennium 1871 bis 1875 die Ausfuhr mit 3741 metr. Ctr. von der Einfuhr mit 3899 metr. Ctr. bereits überflügelt. 1876 und 1877 ist die Ausfuhr noch weiter gesunken (auf 1811, respective 1543 metr. Ctr.), während sich die Einfuhr auf 3285, respective 3533 metr. Ctr. erhielt.

Hiebei ist noch zu berücksichtigen, dass der Import hauptsächlich feinere Waaren zum Gegenstande hat, während beim Export minderwerthige Seidenwaaren (darunter auch Wollfez mit Seidenquasten) das hauptsächlichste Quantum ausmachen (1876 Werth des Imports 11.$_3$, des Exportes 3.$_7$ Mill. fl.).

Die Glaserzeugung ist einer der ältesten und ausgedehntesten Industriezweige der Monarchie. Böhmen bildet den Mittelpunkt und schon im vorigen Jahrhundert (1766) befanden sich daselbst 57 Glashütten und zwei Spiegelfabriken mit etwa 700 Arbeitern. Gegenwärtig zählt man in der gesammten Monarchie etwa 211 Glashütten. Diese Hütten erzeugen mit 267 Oefen und 2205 Hafen (Schmelzgefässen) gegen 700.000 Ctr. Rohglas, wovon ungefähr ein Drittel zur Veredlung gelangt. Der Sitz dieser veredelten Fabrikation ist Böhmen, welches Krystall und farbiges Hohlglas erzeugt, während die übrigen Länder der Monarchie,

die sich an der Glasproduction betheiligen, ihre Erzeugung zumeist auf ordinäres Hohl- und Tafelglas beschränken und nur wenige Etablissements für feinere Glassorten sich vorfinden. Die Fabrikation von Perlen, Glassteinen concentrirt sich ebenfalls in Böhmen in der Gegend von Tannwald, Gablonz und Morchenstern. Mit der Perlenblaserei und Erzeugung von Kinderspielwaaren beschäftigen sich 2000 Menschen. Die österreichische Glasindustrie ist indessen gegenwärtig in einem Umwandlungsprocess begriffen. Während noch vor wenigen Decennien Oesterreich in diesem Artikel vielleicht den ersten Rang in Europa einnahm, ist es seitdem von Belgien und England überflügelt worden, indem diese Länder durch die Anwendung der Mineralkohlenfeuerung zu billigeren Preisen ordinäre Glassorten zu erzeugen im Stande waren als die Monarchie, wo als Brennstoff Holz verwendet wurde. Durch die Steigerung der Holzpreise (in manchen Gegenden von 15 kr. auf 10 fl.) ist man auch hier genöthigt, Mineralkohle anzuwenden, wodurch ein fabrikmässiger Betrieb ermöglicht wird. Dies ist gegenwärtig schon in vielen Gegenden geschehen, indess wird noch geraume Zeit vergehen ehe dieser Process sich allerorten vollzogen haben wird. Auch für diesen Industriezweig wäre ein rascherer Ausbau der Eisenbahnen nur von grossem Vortheile gewesen, da eine Translocation eines Industriezweiges in andere Gegenden, in Oesterreich eine Uebersiedelung der Hütten in die Kohlenlagergebiete mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist. Das böhmische Krystallglas zeichnet sich durch Härte, Dauer, Politur und Leichtigkeit vor jenem Englands, Belgiens und theilweise Frankreichs aus. Hier wird nämlich statt des Kalks oder der Kreide Bleioxyd angewendet. Der Werth der gesammten Glasproduction Oesterreichs wird auf 18—20 Mill. fl. geschätzt, die Zahl der in Verwendung stehenden Arbeiter beträgt etwa 50.000. Es lässt sich nicht leugnen, dass noch bedeutendere Werthe zu Tage gefördert werden könnten, wenn man die Erzeugung mittelfeiner und feiner Sorten vornehmlich ins Auge fassen würde. Die Anfänge sind dazu vorhanden und von nachhaltigem Einflusse wäre die Heranbildung tüchtiger künstlerischer Kräfte. Auch ist schon viel in dieser Richtung geschehen.

Die Glaskurzwaarenindustrie wird vorwiegend in Nordböhmen in den Bezirken Gablonz, Tannwald, Morchenstern aus-

geübt. Der Werth der Erzeugnisse wird auf 3 Mill. fl. angegeben. Es sind die mannigfachsten Gegenstände, welche erzeugt werden: Nippsachen, Briefbeschwerer, geometrische Körper, Messerleger, Kerzenschalen u. s. w. in schönem Krystall oder in mannigfachem Farbenglas, namentlich in Marmorglas, Schmuckartikel und die vielfachen Erzeugnisse der Glasspinnereien zu staunenswerth billigen Preisen, wodurch der kolossale Absatz dieser Artikel nach Frankreich und England, sowie nach den nordamerikanischen Gebieten, sich erklärt. Die anderswo erzeugten Waaren dieser Kategorie sind, obgleich vielfach schöner, doch unverhältnissmässig theuerer. Die Specialität des österreichischen Glasexportes sind Glasschmuck, Perlen, Knöpfe, Glasquincaillerien, überhaupt, farbiges, bemaltes und vergoldetes Glas. Mehr als die Hälfte der gesammten Ausfuhr entfällt auf diese Artikel. Das Absatzgebiet ist ein weites: Deutschland, England, Holland und die Vereinigten Staaten sind beträchtliche Abnehmer. Indess hat die Einfuhr des gefärbten Hohlglases sehr zugenommen, und die Wein- und die Mineralwasserflaschen werden in grossen Mengen nach Oesterreich gebracht. Die Einfuhr betrug an gemeinsten Glaswaaren 1863 2659 Ctr. und erreichte 1872 88.526 Ctr., betrug noch 1874 67.396 Ctr. Dennoch überwog dem Werthe nach, das einzige Jahr 1872 ausgenommen, die Ausfuhr.

Die Papierfabrikation hat in Oesterreich qualitativ und quantitativ bedeutende Fortschritte aufzuweisen und leistet in der technischen Bearbeitung der Papiere Bedeutendes. Es bestanden 1865 70 Papierfabriken, Ende 1877 144 Maschinenpapierfabriken mit 200 Papiermaschinen. Die grössten Etablissements sind die zu Schlöglmühl, Klein-Neusiedel und Pitten in Niederösterreich, Steyrermühl in Oberösterreich, Arnau und Marschendorf in Böhmen, Deutschlandsberg in Steiermark, Josefsthal in Krain, Podgora bei Görz und Roveredo in Tirol. Ausserdem gibt es noch 70 Papiermühlen mit etwa 140 Bütten. Die gesammte Papierproduction Oesterreichs, welche jährlich circa 700.000 metr. Ctr. umfasst, erstreckt sich auf das ganze Gebiet des Papierbedarfes. Als Rohstoff dienen ausser den Lumpen, auf deren Ausfuhr ein Zoll (4 fl. pro metr. Ctr.) gesetzt ist, verschiedene Surrogate. Die Fabrikation dieser Papierzeuge hat sich auch in Oesterreich zu einem eigenen Industriezweige ent-

wickelt. Ende 1877 gab es für Holzstoff 80 selbstständige Fabriksunternehmungen und 23 mit Papierfabriken verbundene und für deren Bedarf arbeitende Etablissements; Cellulose erzeugten 2, und Strohstoff 7 Unternehmungen.

Der auswärtige Handel der Monarchie in Papier und Papierwaaren zeigt einen ziemlich bedeutenden, aber in den letzten Jahren etwas verringerten Import namentlich an gemeinstem Papier, dagegen einen in fortwährender beträchtlicher Zunahme befindlichen Export in allen Papiersorten [1]).

Cigarrettenpapier wird in eigenen Fabriksetablissements, namentlich in Wien verfertigt. Der Absatz des österreichischen Cigarrettenpapiers erfolgt zu einem grossen Theile im Auslande, insbesondere im Oriente, wo nur die französische Concurrenz fühlbar ist. In neuerer Zeit ist der Export dahin durch verschiedene Umstände (hohe Zölle, Errichtung eigener Fabriken in den östlichen Ländern u. a.) etwas beeinträchtigt worden.

Teppiche aus Abfällen der Schafwollwaarenfabriken, Tuchenden, ferner aus Holzgeflechten werden fast ausschliesslich für den Export, letztere im Schluckenauer Bezirke in Massen, angefertigt. Obgleich einige Papiertapetenfabriken für den Export arbeiten, überwiegt doch die Einfuhr; bezüglich des Wachstuches und der Wachsleinwand, die in Wien und Prag in fabrikmässigen Etablissements erzeugt werden, überwiegt der Import, da die Concurrenz Englands übermächtig ist. Die Buntpapierfabrikation exportirt in feinen Sorten nach England, in billigen Artikeln nach dem Oriente. Durch einen Aufschwung der Farbwaarenerzeugung in Oesterreich würde die Concurrenzfähigkeit Oesterreichs gesteigert werden.

Fabrikmässig in grösseren Etablissements wird die Lederfabrikation nur in Böhmen und Oberösterreich betrieben, in den anderen Ländern der Monarchie liegt dieselbe noch in der Hand der Kleingewerbe. Eine hohe Stufe hat diese Industrie nicht erreicht, Indolenz und mangelnde Bildung tragen wesentlich die Schuld. Eine Ausnahme machen nur einige Etablissements. Trotz des hohen Zolles und des nicht unbeträchtlichen Agios wurden in den letzten Jahren ansehnliche Quantitäten importirt und der

[1]) Es betrug die Einfuhr 1872 52.499, 1873 57.403, 1874 55.870, 1875 50.337, 1876 44.295, 1877 41.451 metr. Ctr., die Ausfuhr 1872 91.777, 1873 111.904, 1874 134.632, 1875 141.237, 1876 171.503, 1877 190.933 metr. Ctr.

österreichische Export ist nur nach dem Orient einigermaassen von Belang. Die Einfuhr von Fellen und Häuten findet zumeist aus Südrussland, den Donaufürstenthümern und auch aus Buenos-Ayres statt. Die feineren Ledersorten müssen fast durchgängig vom Auslande bezogen werden. Ausserdem wird viel italienisches Sohlenleder importirt. Ein anderer bedeutender Einfuhrartikel ist halbgearbeitetes türkisches Bock-, Geiss- und Schafleder, welches hier zugerichtet und gefärbt wird. Unter den Lederwaaren stehen Wiener und Prager Handschuhe in erster Linie und haben sich gegen die Concurrenz fremder Länder auf dem überseeischen Markte behauptet. Sachkenner heben als ein Hauptübel, welches einer grösseren Enfaltung dieser lebensfähigen Industrie entgegensteht, den Mangel an geschickten Arbeitern hervor. Der Export an Handschuhwaaren betrug 1856 110 Ctr., 1860 200, 1870 551, 1876 540 Ctr., der Import 1863 25 Ctr., 1876 23 Ctr., und blos 1871 und 1872 circa 60 Ctr., in früheren Jahren weniger. Hauptabsatzorte sind die Donaufürstenthümer, Russland, Schweden, Türkei und Amerika. Seit 1860 hat sich ein nicht unbedeutender Export an feinen Täschnerwaaren nach dem Zollvereine, Frankreich, England, Russland, Italien, Amerika, der Türkei und Aegypten entwickelt.

Hier mag auch die österreichische Ledergalanteriewaarenfabrikation Erwähnung finden, welche auf den verschiedenen Ausstellungen eine hervorragende Stellung einnahm. Der Export an feinen Wiener Arbeiten hat sich bedeutend gesteigert, sie übertreffen an Geschmack und Billigkeit die ausländischen. Es ist ein Zeichen von Beliebtheit österreichischer Erzeugnisse, dass sich französische Fabrikanten der Ettiketten von Wiener Firmen bedienen. Die Ledergalanterieerzeugung hat es in Wien namentlich zu einem grossen Aufschwunge gebracht und nicht blos die Concurrenz des Auslandes vollständig beseitigt, sondern sich auch den ausländischen Markt erobert. Man schätzt den Productionswerth auf nahezu zwei Millionen. Hiezu kommt noch das Buchbindergewerbe, welches zum Theil dieselben Erzeugnisse liefert mit einem fast gleichen Erzeugungswerthe. Nicht minder ausgedehnt ist die Erzeugung von Drechslerarbeiten, in Wien und sodann im nördlichen Böhmen (Tetschen, Nixdorf, Hainspach).

Längere Zeit vernachlässigt, schreitet die Kunstindustrie, besonders Wiens, seit anderthalb Jahrzehnten vorwärts. „Wir

sehen“, bemerkt ein Kenner, „ein frisches originelles und Hoffnung erweckendes Leben, wenn nicht strömen, doch quellen. Das Beste, was wir geleistet haben, ist unser Eigen in Erfindung oder Richtung und ist unabhängig vom französischen Geschmack, dem die genannten Nachbarstaaten sich zumeist auf Gnade und Ungnade ergeben haben.“ In fast allen Zweigen ist Fortschritt zum Bessern sichtbar, und es darf hier nicht unerwähnt bleiben, dass in dem vor einigen Jahren gegründeten „Oesterreichischen Museum für Kunst und Industrie“ eine Anstalt geschaffen worden ist, die nach allen Richtungen schon während der kurzen Zeit ihres Bestandes eine fruchtbringende Wirksamkeit entfaltet hat. Noch bedeutender dürften die Resultate sein, wenn einmal die Kunstgewerbeschule eine tüchtige Anzahl von Hilfskräften aller Art herangebildet haben wird. Der Grund ist durch gute Auswahl von Professoren gelegt, der Erfolg wird nicht ausbleiben. Director Eitelberger, welcher das Inslebentreten dieser Anstalten zumeist beförderte, hat sich damit ein grosses Verdienst erworben, welches seine sonstigen obgleich auch bedeutenden literarischen Arbeiten lange überdauern wird.

Die Erzeugung der Bronzewaaren concentrirt sich in Wien: was anderswo in diesem Industriezweige geleistet wird, ist unbedeutend. Die Vermehrung der Bronzegewerbe in der Residenzstadt von 48 im Jahre 1855 auf 266 im Jahre 1876 beweist, dass dieser Industriezweig in fortschreitender Entwickelung begriffen ist. Die directen Beziehungen für diesen Artikel erstrecken sich auf ganz Deutschland, auf England, Holland, Schweiz, Italien, Spanien, Russland und Nordamerika; Hamburg vermittelt den Verkehr mit Südamerika. Freilich bleibt noch viel zu thun übrig, wenn die österreichischen Arbeiten dieser Art in Eine Linie mit den fortgeschrittenen Staaten gestellt werden sollen. Die Errichtung tüchtiger Zeichenschulen, von Sammlungen u. dgl. ist auf die Veredlung des Geschmackes und die künstlerische Ausbildung des Arbeiters von Einfluss, und in dieser Beziehung ist man in Oesterreich hinter dem Auslande zurückgeblieben, wenn es auch an tüchtigen Anfängen nicht fehlt. Man erzeugt in Oesterreich grössere Gegenstände, insbesondere Lustre, Candelaber und sonstige zur Beleuchtung und ornamentalen Decorirung dienende Artikel, Kirchenparamente, sogenannte Nippesgegenstände, Schmuckwaaren. Es ist nur anerkennenswerth, dass sich die hervor-

ragendsten Industriellen der besten künstlerischen Kräfte bedienen und bemüht sind, in Schönheit und Reinheit der Formen Tüchtiges zu leisten.

Auch für die Silberimitationswaarenindustrie kommt Wien fast ausschliesslich in Betracht. Die erste Plattirwaarenfabrik wurde bereits 1797 gegründet, mit der Erzeugung von Packfongwaaren beschäftigte man sich schon zu Anfang der Vierziger Jahre und die Chinasilberwaarenerzeugung wurde bald nach ihrer Erfindung in Wien eingeführt. Die im Jahre 1845 gegründete Fabrik von Alexander Schöller in Berndorf hat zum Aufschwunge der Alpaccawaarenerzeugung in Oesterreich mit beigetragen. Der Gründer wendete zuerst das früher nirgends bekannte System der Fabrikation von Löffeln mittels Wetzmaschinen an.

Die kleinen Ziergegenstände und Geräthe von Bronze und anderem Material sind im Laufe der Zeit eine Specialität der Wiener Industrie geworden.

Die Fabrikation von Clavieren ist in Wien von grosser Bedeutung, sie bildet einen der wichtigsten Zweige der Wiener Industrie. Die Wiener Clavierfabrikation ist in Bezug auf Qualität und Preis jeder Concurrenz gewachsen. Die Instrumente zeichnen sich durch einfache Mechanik, klangvollen Ton, schöne Ausstattung und insbesondere durch billigere Preise vor den ausländischen aus. Die österreichischen Instrumente finden Absatz nach allen Ländern Europas, sogar nach Asien, Afrika und Amerika. Die Erzeugung von Streich- und Blasinstrumenten hat ihren Sitz vornehmlich zu Wien und Prag, ferner zu Königgrätz und im Erzgebirge (Grasslitz und Schönbach). Erwähnung verdient die Fabrikation von Zithern in Wien, welche in fast allen Welttheilen Verbreitung finden. Die Fabrikation mathematischer Instrumente hat hauptsächlich in Wien ihren Mittelpunkt. Unter den mannigfachen Erzeugnissen sind vornehmlich hervorzuheben: Theodolithen, Nivellirinstrumente, Messtische, Planimeter, welche sämmtlich einen nicht unbedeutenden Export aufweisen. Auch Thermometer und Aräometer werden in Wien in nicht unbedeutenden Mengen erzeugt. Was optische Instrumente betrifft, so findet in Oesterreich kein fabrikmässiger Betrieb statt; der inländische Bedarf wird grösstentheils wegen der billigen Preise vom Auslande gedeckt. Unter den chirurgischen Instrumenten und Apparaten bilden die Verbandzeuge und geburts-

hilflichen Instrumente den wichtigsten Theil der Production. Sie finden Absatz in Deutschland, England, Frankreich, Schweden, Holland, der Schweiz und anderen Staaten. Die Erzeugung von elastischen Bougien, Kathetern ist in Oesterreich belanglos, es werden bedeutende Mengen aus Frankreich, England und Preussen eingeführt.

Die Fabrikation chemischer Producte nimmt unter den verschiedenen Zweigen des heimischen Gewerbfleisses eine wichtige Stelle ein. Seit dem Jahre 1830 datirt der Aufschwung. Der Bedarf des Inlandes wird in einzelnen Artikeln nicht nur gedeckt, auch die Ausfuhr steigert sich von Jahr zu Jahr. Die Hauptbasis für die Erzeugung vieler anderer Artikel bildet die Sodafabrikation. Noch im Jahre 1850 bestand in Oesterreich kein einziges Etablissement für diesen Artikel. Die Preise des Salzes, welches nur mit 7 fl. per Ctr. abgegeben wurde, waren zu hoch; und der Schwefel, ein nicht minder wichtiger Rohstoff, war mit 2 fl. 40 kr. Eingangszoll belegt. Die erste österreichische Sodafabrik wurde im Jahre 1851 errichtet, nachdem die Regierung auf wiederholtes Drängen die Ablieferung von Salz zu angemessenen Preisen ermöglichte. Die österreichische Industrie hat in diesen Artikeln sich keines Schutzes zu erfreuen gehabt und machte dennoch beträchtliche Fortschritte, wieder ein Beweis für die Richtigkeit der Ansicht, dass es nicht der Schutz ist, welcher Industrien grosszieht. Eine Ermässigung der Salzpreise und eine Herabminderung der Brennstoffpreise könnte zum Aufschwunge dieser gewerblichen Zweige viel beitragen. Die Sodafabrikation Oesterreichs deckt noch nicht den heimischen Bedarf, es müssen beiläufig noch 100.000 Ctr. jährlich eingeführt werden. Die Production der Salzsäure und der Schwefelsäure reicht für den inländischen Consum aus und es kommen nicht unbeträchtliche Mengen zur Ausfuhr. Kohlensaures und weinsaures Kali, Pottasche und Weinstein liefern die Länder der ungarischen Krone. Die Pottaschesiederei bildet hier vielfach das einzige Mittel der Holzverwerthung.

In der Erzeugung von Zündrequisiten nimmt Oesterreich den ersten Rang ein. Dieser Fabrikationszweig, d. h. die Erzeugung von chemischen Zündrequisiten wurde in der Monarchie im Jahre 1831 durch Stephan Romer eingeführt. Die Phosphorzündhölzchen verdrängten alsbald die bis dahin üblichen Schwefel-

säurefläschchen. Die Gefahren der leichten Entzündlichkeit des Phosphorgemenges wurden seit der Anwendung des Bleiüberoxyds in Verbindung mit salpetersauerem Bleioxyd beseitigt. Oesterreich nimmt auf dem Weltmarkte fast die erste Stellung in diesem Artikel ein. Von Wien und Böhmen aus hat sich dieser Productionszweig fast über die gesammte Monarchie verbreitet. Man schätzt die Erzeugung auf 150 Mill. Zündhölzchen. Der Import weist im Jahre 1863 884, 1864 1178 und 1865 1176 Ctr., der Export 75.760, 86.163 und 89.533 Ctr. auf.

Von Leuchtstoffen sind noch erwähnenswerth die Seifen- und Kerzenfabrikation. Für den Export arbeitet insbesondere die Stearinkerzenfabrikation; auch Seife aus Abfällen von Eläin wird ausgeführt.

Für die Production von Möbeln bildet Wien den Hauptsitz, dessen Erzeugnisse (einfache und Luxusmöbel, Billards, Uhrkästen u. s. w.) nicht nur im gesammten Inlande, sondern auch im Oriente, in Russland, Deutschland und anderen Ländern ausgedehnten Absatz finden. Zu einem bedeutsamen Industriezweige hat sich die Erzeugung von Möbeln aus gebogenem Holze emporgeschwungen, welche in grossem Maassstabe von 2 Unternehmungen in Wien mit 7 Fabriks- und zahlreichen Zweigbetriebsstätten (8000 Arbeiter) in Mähren, Schlesien und Nordungarn betrieben wird. Die Fabrikate werden hauptsächlich aus Rothbuchenholz gefertigt und bilden einen wichtigen Exportartikel (ungefähr drei Viertel der Gesammtproduction gehen nach Russland, Deutschland, Frankreich, Spanien, Brasilien und anderen Staaten Amerikas) [1]. Die Erzeugung eiserner Möbel hat ihren Hauptsitz zu Wien aufgeschlagen und exportirt besonders nach dem Osten. Ein speciell österreichischer Industriezweig ist endlich die Erzeugung von feuersicheren Cassen und Schränken, welche ebenfalls in Wien ihr Centrum hat und mit ihren Producten auf dem Weltmarkte erfolgreich auftritt.

[1]) Im Durchschnitte der Jahre 1868—1877 betrug der Export aus dem allgemeinen Zollgebiete an gepolsterten Möbeln 388 metr. Ctr., an sonstigen Möbeln aber 48.732 metr. Ctr. (in den letzten Jahren 1876 und 1877 sogar 74.716, beziehungsweise 64.467 metr. Ctr. im Werthe von 4—$4._5$ Mill. fl.); der Import bleibt dagegen bedeutend zurück, er betrug im Durchschnitt desselben Jahrzehntes an gepolsterten Möbeln 188, an anderen Holzmöbeln 4358 metr. Ctr.

Die österreichische Porcellanindustrie beschäftigte 1870 4000 Arbeiter und erzeugte Producte im Werthe von $1._7$ Mill. fl. Ausserdem wird auch Gebrauchsgeschirr in grossen Quantitäten gefertigt und damit nicht blos der inländische Markt, sondern auch in namhafter Weise die fremden Länder versorgt. Eine Specialität der österreichischen Industrie ist die Fabrikation von Hiderolith- und Terralithwaaren, welche ihren Hauptsitz an der unteren Elbe (Teplitz) hat und zumeist für den Export arbeitet. Auch die Steingutfabrikation hat sich in den benachbarten Märkten des Auslandes ein Absatzgebiet erobert; die Erzeugung von Majolicageschirr, bis in die neueste Zeit fast nur als Hausindustrie in Mähren betrieben, ist gegenwärtig ein Fabriksbetrieb geworden. Die Einfuhr von Thonwaaren ist seit 1873 in Abnahme begriffen; hinsichtlich des Werthes überwiegt die Ausfuhr, da zumeist die werthvollen Artikel, als Porcellan- und Steingutwaaren, ausgeführt werden.

Für die Ausfuhr in die östlich angrenzenden Länder arbeitet die Fabrikation von Schirmen, die nahe an 3000 Arbeiter beschäftigt. Der Handel mit fertiger Wäsche hat grosse Dimensionen angenommen und nach dem Osten werden nicht unbeträchtliche Mengen ausgeführt. Auch die Fächerindustrie, welche 4000 Personen Erwerb bietet, exportirt ansehnliche Quantitäten; die Fächer werden aus Papier, Holz, Schildpatt und Elfenbein erzeugt. — Hieran schliesst sich der Handel mit fertigen Herrnkleidern besonders nach dem Oriente, wo Oesterreich bis auf die jüngste Zeit ausschliesslich den Markt beherrschte, seit wenigen Jahren aber an Italien einen mächtigen Concurrenten erhielt. Auch die Fabrikation von Schuhwaaren, etwas jünger als die Kleiderfabrikation, exportirt namhafte Mengen, nach Deutschland, Russland, den Donaufürstenthümern, nach Egypten, Südamerika und in neuester Zeit auch nach Australien im Werthe von beiläufig 8 Mill. fl.

13. Auf Grund der officiellen Publicationen lässt sich kein vollständiger sicherer Einblick in die Entwickelung des Handels gewinnen. Weder die Vergleichung der Aus- und Einfuhrmengen, noch jene der Werthe beruht auf sicherem Boden. Die Schätzungswerthe wurden nicht immer nach denselben Grundsätzen ermittelt, die Umrechnung der Schätzungswerthe in die seit dem 1. November 1858 geltende neue Währung nicht ohne Correcturen

durchgeführt. Erst in neuester Zeit sind einige Maassnahmen getroffen worden, die für die Zukunft eine zutreffendere Vergleichung über die Ausfuhr und Einfuhr verschiedener Zeiträume ermöglichen werden. Bei der Unsicherheit und Mangelhaftigkeit des zur Verfügung stehenden Materials war es kein richtiger Gedanke, wenn in neuester Zeit auf Grund der sogenannten Handelsbilanz Schlüsse über den Werth oder Unwerth des handelspolitischen Systemes gemacht wurden [1]).

Die vor das dritte Jahrzehnt zurückreichenden Daten sind ganz unbrauchbar; einigermaassen sichere Nachweisungen über die Ausfuhr und Einfuhr beginnen erst mit dem Jahre 1831. Es ist schon längst die Bemerkung gemacht worden, dass die Vergleichung der Ein- und Ausfuhrwerthe vor dem Jahre 1850 das unerwartete Ergebniss liefert, dass die Einfuhr während dieser

[1]) Zu welch unrichtigen Annahmen man gelangt, wenn man aus den Importziffern allein Schlüsse ziehen will auf die Richtigkeit oder Ungenügendheit eines Zollsatzes, zeigt ein Artikel in der statistischen Monatsschrift, I. Jahrgang, III. Heft, S. 142 über den Aussenhandel Oesterreichs in Baumwolle und Baumwollengarne. Wie erwähnt, bestand früher ein Einfuhrzoll für rohe Baumwolle, seit 1854 ist die Einfuhr zollfrei. Die Befreiung von der Entrichtung des Eingangszolles auf rohe Baumwolle, argumentirt der Verfasser, hätte sicherlich die wohlthätigsten Folgen für die heimischen Spinnereien gehabt, wenn nicht gleichzeitig die Zollsätze für Garne und Gewebe aus Baumwolle beträchtlich reducirt worden wären. Hiedurch werde es erklärlich, dass in den ersten Jahren nach Aufhebung der Zollgebühr für rohe Baumwolle (1854 und 1855) die Einfuhrmenge gegen die vorausgegangenen beiden Jahre (1852 und 1853), in denen die Zollgebühr noch bestand, nicht unbeträchtlich zurückblieb. Diese ganze Beweisführung erscheint uns unrichtig, sie wäre nur dann wenigstens einigermaassen gerechtfertigt, wenn in den beiden Jahren 1854 und 1855 die Einfuhr von Garnen eine ausserordentliche gewesen wäre. Das war aber nicht der Fall; 1854 war die Einfuhr von Rohgarn beträchtlich geringer als 1853, 44.825 Ctr. gegen 62.274, erst 1855, in welchem Jahre auch die Einfuhr des Rohstoffes höher war als im Vorjahre, stieg auch die Einfuhr von Rohgarnen auf 106.264; bei gebleichten Garnen war der Import trotz der weit beträchtlicheren Zollherabsetzung von 10 fl. auf 2 fl. 30 kr. Conventionsmünze weit geringer (1853 15.736, 1854 7410, 1855 5728 Ctr.), nur bei gefärbten Garnen höher, was aber in andern Ursachen liegt. Die Erklärung ist leicht gefunden, wenn man das Agio damaliger Jahre berücksichtigt. 1853 betrug das Durchschnittsagio 10 %, wonach es die Industriellen in ihrem Interesse fanden, weit grössere Massen einzuführen, als der Bedarf erforderte; 1854 stieg das Agio auf $27._7$ %, 1855 betrug es $21._6$ %, was sie abhielt, das Rohproduct auf Lager zu nehmen. Die geringere Einfuhr hängt daher in diesem Falle mit dem Zolle gar nicht zusammen.

Zeit eine grössere war als die Ausfuhr, eine Erscheinung, die jedenfalls die Lehren des Prohibitiv- und Hochschutzsystemes in einem eigenthümlichen Lichte erscheinen lässt[1]. Jedenfalls ist es sicher, wenn man die Ausfuhr- und Einfuhrlisten auch nur einer oberflächlichen Prüfung unterzieht, dass Oesterreichs wirthschaftliche Verhältnisse in einem Zeitraume von zwei Jahrzehnten fast stabil geblieben sind. Der Import zeigt bei Vergleichung der fünfjährigen Durchschnitte 1831—1835 und 1846 bis 1850 blos eine Zunahme von $80._3$ auf $122._9$ Mill. fl., der Export von 87 auf 89 Mill. fl., nachdem er 1841—1845 $111._6$ Mill. betragen hatte.

Erst seit den Fünfziger Jahren tritt ein Aufschwung ein. Der auswärtige Handel Oesterreichs hat sich in dem Vierteljahrhundert von 1852—1876 ausserordentlich entwickelt; dem Werthe nach betrug die Steigerung seit 1852 nahezu 161 %; seit 1854, also nach Abschluss des Februarvertrages, fast 144%, seit 1865 $75._{78}$%, seit 1867 $50._6$% und seit 1870 $27._{76}$%[2]. Die Regierung weist in ihrem Motivenberichte ausdrücklich darauf hin, „dass dieser Fortschritt in dem Verkehre nicht zurückstehe hinter jenen Erscheinungen, die in anderen Staaten zu beobachten sind."

Vergleicht man das Verhältniss der Einfuhr zur Ausfuhr, so überwog in den Jahren 1851—1855 die Ausfuhr, während in den drei Jahren 1856, 1857 und 1858 die Einfuhr grösser war. Sodann war bis zum Jahre 1870 die Ausfuhr beträchtlicher, seit 1870 tritt ein Umschlag ein und in dem Zeitraume von 1870 bis 1875 überwiegt die Einfuhr. Dieses Ueberhandnehmen der Einfuhr in den Jahren 1872—1874 erklärt sich schon dadurch, dass die Missernten dieser Jahre eine Steigerung des Lebensmittelimportes zur Folge hatten, und in einem officiellen Schriftstücke wird auch darauf hingewiesen, dass „zwei Factoren auf die Schwankungen der Waarenhandelsbilanz von wesentlichem Einflusse waren, einmal die handelspolitischen Maassnahmen, welche im Jahre 1868 ihren Brennpunkt hatten, und sich unter dem Hinzutreten der Nachtragsconvention mit England in voller Wirkung

[1] Vgl. Rau „Vergleichende Statistik des Handels der deutschen Staaten" Wien 1863 S. 123; Hain „Statistik" Bd. II, S. 518.

[2] Motivenbericht der Regierungslage, betreffend den allgemeinen Zolltarif, S. 5.

äusserten; dann aber auch die Valutaverhältnisse, welche mitunter die Wirkung des ersten Factors theilweise paralysirten“[1]).

Der Durchfuhrhandel hat sich in höchst bedeutsamer Weise entwickelt; besonders kömmt der Transitoverkehr vom Westen nach dem Süden in erster Linie in Betracht, während die Durchfuhr vom Osten nach dem Südosten einen beträchtlicheren Umfang gewinnen könnte, wenn der Anschluss an die türkischen Bahnen bereits zu Stande gekommen wäre. In neuerer Zeit hat auch der Waarenaustausch zwischen Deutschland und der Schweiz

[1]) Die Handelsbilanz des österreichisch-ungarischen Zollgebietes in den Jahren 1855—1877 ergibt nach den officiellen Werthen folgendes Bild:

im Durchschnitte der Jahre	Einfuhr	Ausfuhr	Durchschn. Silberagio %	Goldagio
1855—1859	244.2	234.9	11.4	—
1860—1864	240.3	289.8	26.2	—
1865—1869	315.1	389.7	17.8	—
1870—1874	547.6	424.8	13.2	—
1875	552.5	504.5	3.4	11.7
1876	518	508.6	4.7	20.8
1877	546	550.6	9.5	22.9

In diesen Ziffern sind die Werthe der Edelmetalle nicht inbegriffen, dieselben betrugen in Mill. fl.:

im Durchschnitte der Jahre	Einfuhr	Ausfuhr
1855—1859	35.03	24.7
1860—1864	26.89	35.7
1865—1869	29.67	35.2
1870—1874	39.56	41.1
1875	16.1	18.6
1876	35.3	30.9
1877	30.4	15.5

Die Beträge für 1875—1877 stellen den Handelswerth dar. Nach den officiellen Schätzungspreisen, welche als unabänderlich erklärt wurden, berechnet sich der Einfuhrwerth vom Jahre 1875 mit 15.8, jener der Ausfuhr mit 18.4 Mill. fl., 1876 mit 33.5 und 31, 1877 die Einfuhr mit 28.3, die Ausfuhr mit 15.05 Mill. fl.

Auf Grund der von der Permanenzcommission für die Handelswerthe ermittelten Schätzungspreise berechnet sich der Handelswerth der ein- und ausgeführten Waaren:

im Jahre	Einfuhr	Ausfuhr
1874	627.5	502.8
1875	549.3	550.9
1876	534.3	595.2
1877	555.3	666.6
1878	579.5	698.3

im Wege des Durchganges durch österreichisches Gebiet in Folge der Eröffnung der Vorarlbergerbahn einen Aufschwung genommen. Der Werth der durchgeführten Waaren berechnet sich für 1867 auf $114._{6}$, 1873 $237._{8}$, 1877 $381._{8}$ Mill. fl. Die Ziffer des letzten Jahres zeigt zum Vorjahre eine Zunahme von $104._{2}$ Mill. fl., was zumeist durch den russisch-türkischen Krieg bewerkstelligt wurde, indem österreichische und ungarische Bahnen für die Versorgung des russischen Heeres benützt wurden. Von den obigen Werthen abgesehen transitiren durch Oesterreich nicht unbeträchtliche Waarenmengen, die sich einer jeden Schätzung entziehen, weil sie blos als „Waare“ declarirt werden. Auf diese Weise wurden 1867 1106 metr. Ctr., 1873 62.600 metr. Ctr. durchgeführt, seitdem sank die Menge stetig und betrug 1877 23.900 metr. Ctr. Angestellte Berechnungen ergeben bei Annahme eines Durchschnittswerthes im Jahre 1867 den Werth aller Durchfuhrwaaren auf 115, 1877 auf $391._{3}$ Mill. fl., die Menge aller Durchfuhrwaaren 1867 $1._{9}$ Mill., 1873 $3._{3}$, 1876 $6._{2}$, 1877 $7._{8}$ Mill. metr. Ctr. Am Gesammtwerthe participirte der Austritt über die Grenze in Procenten gegen

	1867	1877		1867	1877
Italien	$6._{94}$	$22._{33}$	Russland	$12._{77}$	$5._{1}$
Süddeutschland .	$6._{02}$	$16._{33}$	Serbien, Bosnien .	10	$4._{44}$
Triest	$29._{61}$	$11._{12}$	die Schweiz . . .	$0._{09}$	$3._{78}$
Preussen	$4._{52}$	$9._{7}$			

Was die Richtungen des österreichischen Handels anbelangt, so lassen sich auf Grundlage der österreichischen statistischen Ausweise blos die Aus- oder Eintrittsgrenzen der ein- und ausgeführten Waaren nachweisen, über die Handelsbeziehungen mit Frankreich, Spanien u. s. w. besitzen wir keine Ausweise und die erforderlichen Daten lassen sich nur aus der Statistik der betreffenden Länder gewinnen. Der officielle Werth der Einfuhr und Ausfuhr in Mill. fl. Silber nach Grenzen geordnet:

	1855		1865		1867		1877	
	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
Süddeutschland	$24._{6}$	10	$55._{9}$	$80._{1}$	$75._{1}$	$107._{8}$	$116._{6}$	$131._{1}$
Sachsen	$65._{4}$	$54._{5}$	$86._{5}$	$81._{7}$	$104._{2}$	$104._{5}$	$168._{1}$	$140._{4}$
Preussen	$19._{1}$	$24._{7}$	$22._{7}$	$33._{7}$	$24._{8}$	$37._{7}$	$83._{5}$	$75._{1}$
Russland	$13._{6}$	$6._{8}$	9	$16._{6}$	$7._{6}$	$20._{7}$	$13._{8}$	$26._{5}$
Türkei { Moldau, Wallachei }	36	$34._{2}$	$12._{7}$	$29._{5}$	$16._{7}$	$33._{6}$	$32._{7}$	$35._{3}$
Türkei { Sonstige Grenzen }			$14._{2}$	11	$14._{5}$	$12._{5}$	$13._{3}$	$16._{2}$

	1855 Einf.	1855 Ausf.	1865 Einf.	1865 Ausf.	1867 Einf.	1867 Ausf.	1877 Einf.	1877 Ausf.
Italien	22.2	19.6	8.6	23.9	16.3	21.6	16.8	35.4
Schweiz	4.1	49.2	2.2	1.0	2.4	1.6	2.5	1.9
Triest	26.7	28.8	30.4	52.9	29.8	63.1	76.8	77.6
Venedig	19.1	4.7	11.7	8.6	—	—	—	—
Fiume und andere Häfen	4.9	6.2	2.9	5.5	2.4	4	22.6	14.1
Verkehr mit Deutschland	109.1	89.2	165.1	195.5	274	250	368	346.6
Verkehr über die übrigen Landgrenzen	75.9	109.8	46.7	82	67	90.3	79.1	115.3
Gesammtverkehr zu Lande	185	199	211.8	277.5	341	340.3	447.3	461.9
Gesammtverkehr zu See	50.7	109.8	45	67	46.4	67.1	99.4	88.7

Wie aus dieser Tabelle ersichtlich, nimmt der Verkehr mit Deutschland in den Handelsbeziehungen der österreichisch-ungarischen Monarchie die erste Stelle ein. Allerdings dürfte auch ein grosser Theil der Waaren, der über die deutsche Grenze geht, nach anderen Ländern bestimmt sein. Der Verkehr mit Frankreich erscheint, wie schon erwähnt, nicht speciell ausgewiesen; doch hat sich derselbe nach den französischen Handelsausweisen nicht unerheblich seit einem Jahrzehnt entwickelt.

Bezüglich des Verkehres mit Italien liegen officielle Ausweise vor, dieselben können jedoch keinen Anspruch machen, ein getreues Bild des gesammten Handels zu geben. Die Statistik Oesterreichs weist im Durchschnitte der letzten acht Jahre 1870 bis 1877 eine Waareneinfuhr aus Italien im Werthe von 43 Mill. nach und eine Waarenausfuhr nach Italien zu Land und See von 48 Mill. aus, während die italienischen officiellen Ausweise die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn mit 190 Mill. Lire, die Einfuhr aus Oesterreich mit 220 Mill. Lire beziffern. Zumeist überwiegt die Einfuhr aus Italien zur See über Triest, während die Ausfuhr über die Landgrenze jene über Triest überragt. Unter den verschiedenen Gegenständen des Verkehres sind besonders hervorzuheben: Spiritus, Zucker, Hanf und Flachsgarn, Leinengewebe, Wollwaaren, Holz und Holzwaaren, Papier, Glas u. s. w. Die Ausfuhr der gebrannten geistigen Flüssigkeiten hat seit dem Jahre 1870 einen Rückgang in Folge der inneren Abgabe, welche Italien eingeführt hat, erfahren. Dieselbe wurde nämlich zuerst im Wege von Abonnements eingehoben, die, je günstiger dieselben für den Erzeuger waren, um

so nachtheiliger auf die Spriteinfuhr nach Italien wirkten [1]). Von Zucker wurde nach den Ausweisen der Triester Handelskammer zur See 1871 46.145, 1877 76.760 metr. Ctr. ausgeführt, über die Landesgrenze gingen 1870 34.100, 1877 171.165 metr. Ctr. Bier wurde in den letzten Jahren in steigenden Mengen ausgeführt. Die Ausfuhr an rohen einfachen Flachs- und Hanfgarnen ist im letzten Jahrzehnt von 1200 metr. Ctr. im Jahre 1868 auf 17.586 metr. Ctr. gestiegen. Besonders die Nummern 16—30 in Towgarn und 20—40 in Leinengarn, wovon 75 % gebleichtes Garn, werden ausgeführt; auch der Export an gezwirntem, rohem oder gebleichtem Garn ist ein grosser, der überwiegende Theil des italienischen Bedarfes wird von Oesterreich versorgt; von der Gesammteinfuhr nach Italien im Betrage von 1523 metr. Ctr. lieferte Oesterreich 1176. Böhmen und Mähren führen Leinwand in nicht unbedeutenden Mengen nach Italien. Die österreichischen Wollwaaren nahmen an der Gesammteinfuhr nach Italien mit 12—14% Theil; der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1877 $4._6$ Mill. Lire (Gesammteinfuhr in Italien $31._7$ Mill.). Für Claviere war Italien früher ein sehr gutes Absatzgebiet. In der letzten Zeit ist darin eine Veränderung eingetreten, indem nunmehr vorwiegend Pianinos nach der apenninischen Halbinsel geschickt werden, in welchen Gattungen die österreichische Fabrikation mit der deutschen nicht zu concurriren vermag. Deutschland beherrscht nunmehr den italienischen und russischen Markt und hat auch in Oesterreich Boden gewonnen.

Der früher ziemlich bedeutende Verkehr in Zündwaaren mit Italien hat in Folge des Handelsvertrages vom 23. April 1867 ganz aufgehört, nachdem die zum Zwecke der Verzollung vorzunehmende Bewerthung der Waaren dem Erachten der italienischen Zollorgane überlassen blieb, welche auf Grund der im Detailverkehr üblichen Preise einen Zollbetrag berechneten, bei

[1]) Die österreichische Ausfuhr betrug 1868 103.456 Hektolit. über 22gradigen Alkohol, erreichte 1870 124.476, sank 1871 auf 4900 herab und beträgt 1872 bis 1877 im jährlichen Durchschnitte etwas über 40.000 Hektolit. In dem jüngst abgeschlossenen Handelsvertrage hat sich Italien verpflichtet, in Brennereien, welche mehlige Stoffe, Melasse u. dgl. verarbeiten, die Productenbesteuerung einzuführen, wodurch vielleicht der österreichische Export eine nicht zu unterschätzende Erleichterung erfahren dürfte.

dem von einem Import keine Rede sein konnte [1]). Italien hat andererseits in dieser Industrie, bei welcher der Arbeitslohn 30% des Werthes des Productes beträgt, sehr grosse Fortschritte gemacht und in Russland, ja auch in Oesterreich den österreichischen Erzeugnissen eine gefährliche Concurrenz eröffnet.

Der Verkehr mit dem europäischen Südosten, mit der unteren Donau nämlich und mit der Levante, wurde seit jeher als das natürliche Absatzgebiet der Monarchie angesehen. In den verschiedenen Friedensschlüssen mit der Pforte fanden auf den Handel bezügliche Bestimmungen Aufnahme. Zu Passarowitz wurde ein 3%iger Werthzoll für die Ein- und Ausfuhr der Waaren festgesetzt und diese Bestimmung zu Belgrad (1739) und Sistovo (1791) bestätigt. Als Oesterreich in der Note vom 27. August 1839 seinen Beitritt zu dem am 16. August 1838 in Balta-Lima zwischen England und der Pforte abgeschlossenen sogenannten Posonby-Vertrag erklärte, geschah dies mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass die fünf an Oesterreich grenzenden Provinzen des türkischen Reiches, Herzegowina, Bosnien, Serbien, Wallachei und Moldau nicht in denselben einbezogen, sondern bis zum Abschlusse eines neuen Vertrages die alten Bestimmungen in Kraft bleiben. Trotz dieser für den österreichischen Verkehr günstigen Verträge blieb der Handel mit den Donauländern bis in das vierte Jahrzehnt unseres Jahrhunderts verhältnissmässig unbedeutend; der gesammte Verkehr zu Lande über die Türkei belief sich 1841 auf 21 Mill., wovon blos 7 Mill. auf die Ausfuhr österreichischer Erzeugnisse kamen.

Der Handelsverkehr mit den Donauländern erhielt neue Impulse durch die im Jahre 1829 gebildete Donaudampfschifffahrtsgesellschaft, welche den Verkehr zwischen Wien und Pest im Jahre 1830 eröffnete, 1834 ihre Fahrten bis ans eiserne Thor ausdehnte, 1835 bis Galatz und 1836 bereits bis Constantinopel und Trapezunt fuhr. Die würtembergisch-baierische Donaudampfschifffahrtsgesellschaft beschränkte sich auf Fahrten zwischen Regensburg und Linz, woran sich später die Befahrung zwischen Ulm und Regensburg anschloss, wodurch die Dampfschifffahrt von Ulm bis zum schwarzen Meere auf eine Flussstrecke von

[1]) Niederösterreichischer Handelskammerbericht pro 1877 S. 124 und Motivenbericht der Regierung zum Handelsvertrage mit Italien.

300 Meilen hergestellt wurde. In den Vierziger Jahren wurden die Nebenflüsse der Donau mit Dampfschiffen versehen. Die Save wurde 1844 von Semlin nach Sissek, später die Drau bis Esseg und die Theiss mit Dampfern befahren. Leider ist die schon damals geplante Theissregulirung bis heute ein frommer Wunsch geblieben und auch die Donauregulirungsarbeiten auf dem mittleren und unteren Theile des Flusses sind in dem wünschenswerthen Umfange nicht durchgeführt. Der Umschwung des Verkehres, der durch die Befahrung der Donau mit Dampfern herbeigeführt wird, ist ein ausserordentlicher. Die Lieferzeit der Waaren von Pest nach Ulm war vor der Eröffnung der Dampfschifffahrt auf drei Monate festgesetzt; die Bergfahrt von der Mündung der Donau aufwärts bis Ulm dauerte etwa fünf bis sechs Monate. Die Thalfahrt wurde nicht in ergiebiger Weise benützt. Oesterreich hat die günstige Gelegenheit zur Beherrschung des Verkehrsgebietes der unteren Donaugegenden ungenützt verstreichen lassen, und seit dem Krimkriege begann die mächtige Concurrenz der westeuropäischen Handelsstaaten; englische, französische und belgische Erzeugnisse fanden auf den Märkten zu Bukarest und Jassy Eingang und schlugen zum Theil die österreichische Concurrenz fast vollständig aus dem Felde [1]).

[1]) Der Verkehr an der Sulinamündung hat seit dem Krimkriege zugenommen, doch war es in erster Linie England, welches von der Oeffnung der Donau Vortheil zog. In Bezug auf die Donau, schrieb der Standard, ward zu bereitwilligst angenommen, dass dort Oesterreich, oder Oesterreich und Deutschland zusammen, Sorge tragen würden, dass Russland keine Uebergriffe mache. Soweit indess Handelsinteressen in Betracht kommen, ist Oesterreich weniger betroffen als England, wenn es sich um Freihaltung der Donau von der russischen Herrschaft handelt. Das einzige Land, welches irgend einen bedeutenden Vortheil daraus gezogen hat, dass die Donaumündungen für Oceandampfer zugänglich gemacht sind, ist England. Vordem wurden Belgrad und Bukarest mit österreichischen Gütern versehen, seit der Beseitigung der Hindernisse an der Sulinamündung werden sie von England geliefert. Die Tonnenzahl der englischen Schiffe stieg zwischen 1861 und 1874 von 68.000 auf 216.000, also um 87%, jene der französischen von 2800 auf 29.000 Tonnen, also um 280%, der russischen von 8000 auf 23.000, der österreichische Verkehr hob sich blos um 39%, d. i. stieg von 42.000 auf 61.100 Tonnen, was seinen Grund darin haben konnte, dass der Schifffahrt am eisernen Thore Hindernisse entgegenstehen. Die Umladung ist dort Regel, die freie Schifffahrt Ausnahme. Die Umladung hat hohe Frachtsätze und Verlangsamung des Transportes zur Folge. Die österreichische Industrie verlor auf diese Weise den bulgarischen Markt, der nun von englischen, französischen und

Man hatte es versäumt, die Verkehrshindernisse auf der Donau zu beseitigen und diese gewaltige Stromader für den Handel dienstbar zu machen. Die Eisenbahnverbindungen mit dem Südosten wurden nur langsam vervollständigt und sind heute noch nicht ausgebaut. Das türkische Eisenbahnnetz wurde von Constantinopel aus begonnen und erleichterte auf diese Weise den englischen und französischen Waaren die österreichischen auf den Märkten von Adrianopel und Sophia fast ganz zu verdrängen, obgleich der Handelsvertrag mit der Pforte vom Jahre 1862 ein für Oesterreich günstiger war.

Von grossem Nachtheile für den österreichischen Verkehr war die selbstständige Zollpolitik Rumäniens. In dem Handelsvertrage mit der Pforte vom 22. Mai 1862 wurde ausdrücklich die bis dahin begünstigte Stellung Oesterreichs in den Donaufürstenthümern stipulirt. Während jedoch in dem Vertrage die Erhaltung des Status quo in diesen suzeränen Staaten festgesetzt war, worunter man die Entrichtung eines dreiprocentigen Zolles bei der Einfuhr auf Grund früherer Verträge verstand, wurde thatsächlich seit dem 1. September 1850 in Rumänien bei der Einfuhr ein Zoll von 5% erhoben, und die österreichischen Unterhändler hatten hierauf bei dem Abschlusse des Vertrages mit der Pforte wahrscheinlich rein vergessen. Vom 1. Juli 1866 an erhob die rumänische Regierung einen $7\frac{1}{2}$—8%igen Zoll. Ferner belegte man jede Waare mit einem Transitzoll von $\frac{1}{2}$%. Nicht minder belästigend für den Handel waren die Octrois der Gemeinden. Für Oesterreich kamen mancherlei Chicanen hinzu, die den Verkehr vielfach hemmten. Der im Jahre 1876 abgeschlossene Handelsvertrag, gegen den sich in den österreichischen Kammern eine nicht unbedeutende Opposition erhob, stellte sich daher fast als eine Nothwendigkeit heraus. Rumänien erlangte in dem Vertrage nur den einen Vortheil, dass es in die Reihe der Vertragsstaaten trat, worauf es ungemein grossen Werth legte, um factisch die ihm von Seite der Pforte bestrittene Berechtigung, Handelsverträge abzuschliessen, zu erweisen. Was die Zollbegünstigungen anbelangt, so erhielt es nur jene eingeräumt, welche bereits den Vertragsstaaten zugesichert waren. Bezüglich des Zolles auf

belgischen Waaren überschwemmt ist. Dazu kam die Indolenz der österreichischen Industriellen. Vgl. den Bericht des Grafen Zichy.

Thiere wurden die in dem Vertrage mit Deutschland im Jahre 1868 eingeräumten begünstigten Zölle auch Rumänien gewährt; ferner wurde die zollfreie Einfuhr von rumänischem Getreide gestattet; endlich wurde vereinbart, dass rumänischer Wein blos jenen Zoll zu zahlen habe, welcher den meistbegünstigten Nationen zugestanden ist, ohne dass jedoch der gegenwärtige Zustand verschlechtert werde. Für österreichische Waaren wurden bei der Einfuhr nach Rumänien besondere Begünstigungen ausbedungen. Einige für die Ausfuhr Oesterreichs wichtige Artikel wurden in dem Vertragstarife gegenüber dem rumänischen Tarife vom Jahre 1875 beträchtlich herabgesetzt.

In dem Gesammtverkehr Oesterreichs steht die Ausfuhr über die Grenze nach Rumänien an dritter Stelle, und zwar in folgenden Artikeln: Web- und Wirkwaaren, Colonialwaaren, Holz, Instrumente, Maschinen, Lederwaaren, Zucker, Chemische Producte u. dgl. m., während die Einfuhr Bodenproducte und Thiere umfasst [1]).

In dem letzten Jahrzehnt hat die Einfuhr der Türkei nach Oesterreich sich beträchtlich gehoben; sie betrug 1867 $39._3$ Mill. fl., 1876 $60._1$ Mill. fl. und weist im Jahre 1872 die höchste Ziffer mit $67._3$ Mill. auf. Immerhin eine bedeutende Steigerung während eines Jahrzehntes. Dagegen weist die österreichische Ausfuhr fast stationäre Zahlen auf: 1867 90, 1872 $99._8$, 1876 $91._9$ Mill. fl. Einen noch ungünstigeren Eindruck erhält man bei Prüfung der Ausfuhrlisten der einzelnen Waarenkategorien. Man mag über die Superiorität oder Inferiorität der österreichischen Industrie denken wie man will, gewiss ist es, dass Oesterreich in einzelnen Zweigen Tüchtiges und Ausgezeichnetes leistet, allein es fehlt dem österreichischen Gewerbefleisse jene Unterstützung, die ihm anderweitig zu Theil wird. Der Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes nach dem Südosten, längst als dringend erkannt, wird noch Jahre lang nicht vollendet sein und mittlerweile wird die Energie der vorgeschrittenen Handelsstaaten Verbindungen angeknüpft haben, welche zu lösen schwer gelingen dürfte. Die

[1]) Im Jahre 1877 betrug die Ausfuhr über die Grenze gegen Rumänien in Mill. fl.: an Web- und Wirkwaaren $9._3$, Leder und Lederwaaren, Gummi- und Kürschnerwaaren $3._5$, Instrumente, Maschinen und kurze Waaren $3._2$, Brenn- und Werkstoff $2._6$, Rübenzucker, Südfrüchte und Colonialwaaren $2._2$, Metallwaaren $1._8$, Getränk- und Esswaaren $1._7$, Bein-, Holz-, Glas-, Stein- und Thonwaaren $1._3$.

wichtigsten zur Ausfuhr nach der Türkei gelangenden Waaren sind: raffinirter Zucker, Mehl, Schafwollwaaren, Kleider, Kurzwaaren, Leinenwaaren, Papier, Baumwollwaaren, Glas- und Eisenartikel. Sorgfältig angestellte Berechnungen ergeben, dass die Türkei im Jahre 1867 bei der Gesammtausfuhr Oesterreichs noch mit $22._{1}$% betheiligt war, im Jahre 1876 nur noch mit 18% [1]).

Der Land- und Donauverkehr stellt nur die eine Seite des Handelsverkehres mit der Pforte dar; um ein vollständiges Bild zu erlangen, ist auch der Verkehr zur See ins Auge zu fassen. Oesterreich nimmt an der Waareneinfuhr nach den wichtigsten Hafenplätzen der Türkei die vierte Stelle ein; nicht blos ist sein Verkehr, mit jenem Englands und Frankreichs verglichen, unbedeutend, es wird auch von Deutschland überflügelt, ja die Schweiz klimmt allmälig heran. England betheiligt sich an der Gesammteinfuhr im Betrage von rund 199 Mill. fl., rund mit $96._{3}$ Mill., Frankreich mit $29._{5}$, Deutschland mit nahe an 15, Oesterreich mit $13._{67}$ und die Schweiz mit etwas über 8 Mill. Der Einfuhrhandel mit dem wichtigsten Hafen, mit Constantinopel, beläuft sich auf 124 Mill., wovon auf Oesterreich etwas über 8 Mill. entfallen, auf England $57._{3}$, auf Frankreich $17._{2}$, auf Deutschland $9._{5}$, auf die Schweiz $3._{97}$, auf Russland 12, auf Holland 5 Mill.

Verhältnissmässig geringfügig ist der Verkehr Oesterreichs mit Russland [2]). Wohl hat sich die Einfuhr aus Russland von 815.000 metr. Ctr. im Jahre 1867 auf $3._{27}$ Mill. im Jahre 1876 gehoben, allein der grösste Theil der Waaren wird nur durchgeführt und es verblieben im Consum Oesterreichs 1867 354.000 metr. Ctr., 1876 861.000, was eine Zunahme von 143% ergiebt. Hievon entfallen auf Brenn- und Werkholz 348.900 metr. Ctr., auf Getreide 38.600 metr. Ctr. Was den Werth anbelangt, so beträgt die Steigerung blos $37._{8}$% in dem Zeitraume von 1867 bis 1876, im Vergleiche mit den Fünfziger Jahren stellt sich ein geringerer Verkehr heraus [3]). Auch Thee, der früher seinen Weg

[1]) Vgl. die treffliche Arbeit „Oesterreichs Handelsinteressen im Oriente" Wien 1878, eine Publication des industriellen Club.

[2]) Vgl. die handelspolitischen Beziehungen zwischen Oesterreich und Russland. Wien 1865.

[3]) Der Import betrug in Mill. fl. im Durchschnitte der Jahre:

1854—1858	$11._{68}$
1859—1863	$8._{74}$

über Russland nahm, wird seit 1862 aus den deutschen Häfen eingeführt; 1854 wurden 125.250 Kilogr. importirt, 1863 betrug die Einfuhr aus Russland 22.500 Kilogr., 1876 blos 7800 Kilogr. Auch in anderen Producten war früher der Bezug aus Russland bedeutender, jedoch darf daraus nicht geschlossen werden, dass der Consum russischer Producte abgenommen hat. „Der Grund liegt vielmehr darin", wie ein Kenner richtig bemerkt, „dass jene Waaren, die beim Eintritte nach Oesterreich über die deutsche Grenze Zollbegünstigungen geniessen, welche bei der directen Einfuhr aus Russland nicht in Anwendung kommen, einfach den Weg über Deutschland nehmen, um dieser Zollbegünstigungen theilhaftig zu werden. Es ist weiters bekannt, dass belangreiche Mengen von zum Consum der Monarchie bestimmten russischen Waaren aus dem gleichen Grunde bei ihrem Eintritte in das Zollgebiet zur Durchfuhr erklärt werden, thatsächlich nach Preussen austreten, von dort aber, ohne die Waggons verlassen zu haben, als Waaren deutscher Provenienz nach Oesterreich zur Einfuhr gelangen" [1]).

14. Dalmatien bildete ein selbstständiges Zollgebiet für sich, für welches bis vor Kurzem der Zolltarif vom 18. Februar 1857 in Kraft stand. Das dalmatinische Zollgesetz vom 14. October 1813 bestimmte einen $3\frac{1}{2}$%igen Werthzoll für die Einfuhr vom Auslande und einen $1\frac{1}{2}$%igen Circulationszoll bei Waarensendungen von einem Zollamtsbezirke zum anderen. Das regolamento daziario vom Jahre 1830 stellte die Freiheit der Handelsbewegung im Innern des Landes her und behielt niedrige Zollsätze bei. Der Tarif vom Jahre 1857 setzte dieselben noch weiter herab; nur für einige Waaren (geistige Flüssigkeiten, kurze Waaren, Kleidungen) traten Zollerhöhungen ein. Die Tendenz des Gesetzes ging dahin, den Absatz österreichischer Producte nach Dalmatien zu fördern, indem einer Reihe der wichtigsten Waaren die Begünstigung der

1864—1868	$8._{24}$
1869—1873	$12._{3}$
1874—1876	$10._{12}$

Was die Ausfuhr nach Russland anbelangt, so betrug dieselbe in Mill. fl.:

1855	$6._8$	1867	$20._7$	1873	27	1875	$44._5$	1877	$26._5$
1856	$11._4$	1868	$21._7$	1874	$34._1$	1876	$31._9$		

[1]) Vergleiche den Aufsatz von Pizzala, Statistische Monatsschrift 1878, S. 340 f. Wien.

Zollherabsetzung auf die Hälfte eingeräumt wurde, wenn diese Waaren aus dem österreichischen Zollgebiete kamen. Das Gesetz vom 4. December 1868 setzte ferner diejenigen dalmatinischen allgemeinen Zölle, welche höher waren als die betreffenden in den Verträgen mit fremden Staaten vereinbarten Zölle des allgemeinen Zollgebietes, auf das Ausmaass der letzteren herab. Bei der Einfuhr in das allgemeine österreichische Zollgebiet unterlagen die dalmatinischen Ausfuhrartikel derselben Zollbehandlung wie die Producte meistbegünstigter Staaten; jedoch bestanden mehrere Ausnahmen. Die Zollverwaltung unterschied drei Waarenabtheilungen: Waaren aus fremden Zollgebieten, Waaren aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete, endlich Waaren aus den österreichisch-ungarischen Zollausschlüssen. Für gewisse Waaren österreichisch-ungarischer Erzeugung waren Begünstigungszölle in Geltung, wonach die wichtigen Fabrikate, ferner Bier, Branntwein, Wein, Brot, Chokolade, Kerzen, bei der Einfuhr nach Dalmatien nur die Hälfte des tarifmässigen Zollsatzes entrichten. Der Handelsverkehr Dalmatiens ist seit 1831 beträchtlich gestiegen. Es betrug durchschnittlich nach dem officiellen Werthe in Mill. fl.:

	Einfuhr	Ausfuhr
1831—1841	$2._5$	$4._9$
1842—1851	$3._9$	$5._4$
1852—1861	$8._{18}$	$6._{18}$
1862—1870	$8._{41}$	$6._{37}$
1877	$13._{85}$	$8._6$

In dem Jahrzehnt seit 1867 unterlag die Ausfuhr grossen Schwankungen (zwischen $5._3$ 1867 und $10._4$ Mill. 1875), die Steigerung betrug $62._7$%; bei der Einfuhr $72._1$%, die Durchfuhr $70._3$%, der Gesammtverkehr hat sich um $68._8$% gehoben. Die Hauptausfuhrartikel sind Wein und Olivenöl; von dem Ausfalle der Weinfechsung und Olivenernte hängt das „Activum“ oder „Passivum“ der Handelsbilanz Dalmatiens ab.

Istrien war von 1814—1853 Zollausschuss; im letzteren Jahre wurde derselbe aufgehoben und dieses Gebiet sammt den bis dahin dem gesonderten dalmatinischen Zollgebiete zugetheilten quarnerischen Inseln: Veglia, Cherso und Lussin in den allgemeinen Zollverband einbezogen. Acht Jahre später, 1861, erfolgte abermals die Ausscheidung Istriens und der quarnerischen

Eilande aus dem Zollgebiete. Der Werth der Einfuhr betrug 1866 9.$_9$ Mill. und weist in den folgenden Jahren beträchtliche Schwankungen auf, die höchste Ziffer erscheint im Jahre 1875 mit 16.$_5$, die niedrigste 1868 mit 8.$_7$, seit 1875 ist ein Rückgang bemerkbar. 1876 betrug der Einfuhrwerth 14.$_{88}$, 1877 15.$_{02}$, 1878 11.$_1$ Mill. fl. Die Ausfuhr betrug 1866 5.$_8$ Mill., 1878 10.$_{08}$ Mill. fl., die höchste Ziffer erscheint 1876 mit 10.$_{12}$ Mill. fl. Aehnliche Schwankungen zeigt auch die Statistik der Rhederei. Der Besitz Istriens an Segelschiffen langer Fahrt stieg vom Jahre 1852 bis 1858 von 36.631 bis 64.147 Tonnen, sank bis 1861 auf 57.564 Tonnen, stieg bis 1870 auf 83.994 Tonnen und verminderte sich seitdem. Die wichtigsten Producte der Zollausschlüsse (Wein, Oel, Seife, Alaun, gesalzene Fische) erhielten bei ihrem Absatze nach dem allgemeinen Zollgebiete besondere Zollbegünstigungen [1]).

15. Triest erfreute sich schon im vorigen Jahrhundert der besonderen Sorgfalt der österreichischen Herrscher. Maria Theresia und Joseph wendeten den für die Emporbringung der Stadt zu ergreifenden Maassnahmen grosse Aufmerksamkeit zu und wussten den Werth der Küste zu würdigen. Triest war nach Josephs Ansichten der natürliche Handelsplatz für alle deutsch-österreichischen Länder und zum Theil auch für Ungarn, und der Kaiser empfahl, von staatlicher Seite Handelsunternehmungen zu unterstützen, da er in mangelndem Capital die Ursache der geringen Fortschritte sah, welche der Handel der Stadt machte. In den letzten Regierungsjahren Maria Theresias wurde auch eine directe Handelsverbindung zwischen Triest und Ostindien zu Stande zu bringen gesucht. Ein Engländer, Wilhelm Bolts, gab hiezu die Anregung, der dem Grafen Belgioso, österreichischem Gesandten in London, hierauf bezügliche Vorschläge machte. Die Kaiserin ordnete eine commissionelle Berathung an. Ein Memoire von Bolts betonte die Nützlichkeit des Unternehmens und veran-

[1]) Der allgemeine Einfuhrzoll für Wein in Fässern betrug 26 fl. 25 kr. österr. Währ. per 100 Kilogr., jener für Oel 8.$_2$ fl.; Dalmatiner und Istrianer Wein zahlte 1.$_{555}$ fl., Oel 4.$_1$ fl. Als später die Vertragszölle für Wein 8 fl. und für Oel 3 fl. pro 100 Kilogr. festsetzten, entrichteten die Provenienzen der südlichen Zollausschlüsse 1.$_9$ für Wein und 1.$_5$ für Oel. Im Zolltarif vom Juni 1878 sind die Begünstigungszölle auf 1 fl. für Wein und auf 50 kr. für Oel herabgesetzt worden.

schlagte den Werth der Ausfuhr österreichischer Producte auf 360.000 fl. Der Passivhandel aus Ostindien sei von der höchsten Wichtigkeit für die Erbländer, heisst es in dem Commissionsprotokoll vom 10. Mai 1775, indem Zimmt aus Ceylon, Muskatnüsse und Blüthe aus Banda, Gewürznägel aus Amboina, Ingwer aus Guzerata, Pfeffer von Malabar u. s. w. auf diesem Wege bezogen werden können [1]). Unter den österreichischen Waaren, welche Bolts zur Ausfuhr für geeignet hielt, waren genannt: Kupfer, Quecksilber, Blei, Musketen, eiserne Kanonen, Stahl und Eisen. Die Hoffnungen, welche man an diese Unternehmung knüpfte, gingen indess nicht in Erfüllung. Weit wichtiger jedoch als diese Versuche eines selbstständigen Orienthandels war, dass der Transitverkehr aus Deutschland nach Italien und der Levante und umgekehrt seinen Weg über Triest nahm. Die Kriege am Anfange unseres Jahrhunderts brachten dem Freihafen grossen Schaden, namentlich das Jahr 1809 knickte mit einem Schlage die Handelsthätigkeit. Im Laufe eines Jahres verringerte sich die Triester Bevölkerung um 3000 Seelen, die Ein- und Ausfuhr sank, und zwar von $6._{27}$ Mill. und $7._{43}$ Mill. im Jahre 1809 auf $2._{5}$ und $3._{07}$ Mill. im Jahre 1810. Im Jahre 1813 betrug die Einfuhr $1._{93}$ Mill., die Ausfuhr $0._{44}$ Mill. Nachdem Triest unter österreichische Herrschaft zurückgekehrt und der Freihafen wieder hergestellt war, hob sich der Handel der Stadt. Schon im Jahre 1814 betrug die Einfuhr 23 und die Ausfuhr 21 Mill.; die Einwohnerzahl erreichte im Jahre 1815 abermals 36.000 Seelen. Bis zum Jahre 1854 ist in dem Handelsverkehr Triests eine fortwährende Steigerung bemerkbar. Seit dieser Zeit hat der Verkehr der Stadt eine bedeutende Abnahme erlitten. Die Ursachen sind mannigfache. Vor allem übten die Schwankungen und die Entwerthung der Valuta den nachtheiligsten Einfluss aus. „Wenn man erwägt“, heisst es in einer Denkschrift ganz richtig, „dass Triest den grössten Theil seiner Einkäufe in Metall zu decken hat, während es einen grossen Theil seiner Einkäufe in Banknoten bewerthet, so erhellt für jeden Kundigen schon daraus, welche nachtheiligen Rückwirkungen auf den Handel der hohe

[1]) Das Handschreiben der Kaiserin vom 26. März 1775. Als Mitglieder bezeichnete sie Binder und, da der Präsident des Commerzienrathes abwesend sei, Raab und Reischach. Auf das Commissionsprotokoll schrieb sie „Placet“. (Handschriftlich.)

Stand und die erschwerte Anschaffung der einen Valuta, sowie die Entwerthung und die fortwährende, allen Beobachtungen spottende Unbeständigkeit der anderen üben musste. Der Handel wurde dadurch zum Spiel, das Anhäufen bedeutenderer Vorräthe gewisser Hauptartikel, sowie alle Operationen, die zu ihrer Abwickelung längerer Zeit bedurften, waren entweder unmöglich gemacht oder wenigstens grossen Schwierigkeiten unterworfen, während die aus dem Mangel directer Wechselcourse entspringende Nothwendigkeit, sich der Vermittlung fremder Plätze zu bedienen, jedes derartige Geschäft mit Provisionen und Spesen belastete, die den Gewinn empfindlich schmälerten.“ Ferner muss in Betracht gezogen werden, dass die Bahn, welche Triest mit dem Binnenlande verbinden sollte, erst vollendet ward, nachdem schon längst Schienenwege das Innere Oesterreichs mit den nordischen Häfen in Verbindung gebracht hatten, und selbst als der Eisenbahnverkehr zwischen Triest und Wien eröffnet worden war, war es unmöglich, die einmal verlorenen Handelsverbindungen wieder anzuknüpfen. Die hohen Tarife, über welche fortwährend Klagen geführt wurden, waren für den Handel von nachtheiligen Folgen. Triest verlor in den letzten Jahren den schönsten Theil seines Colonialhandels an die norddeutschen, holländischen und englischen Häfen, ebenso auch den Handel mit mehreren Stapelartikeln; während z. B. früher Südfrüchte und Oel von Triest in nördlicher Richtung nach Preussen und Sachsen gesendet wurden, beziehen jetzt diese Länder jene Artikel, der niedrigeren Fracht wegen, weit billiger von Stettin und Hamburg.

Haben auch die mannigfachen politischen Ereignisse der letzten Jahrzehnte in vielfacher Beziehung den Verkehr der wichtigsten Hafenstadt Oesterreichs zeitweilig unterbunden, von vitaler Bedeutung ist die Umgestaltung der apenninischen Halbinsel geworden. Schon die Abtretung der Lombardei fiel gewichtig in die Wagschale, noch bedeutungsvoller wurde die Verzichtleistung auf Venedig. Durch die Eröffnung der Brennerbahn wurde dieser nunmehr italienische Hafen ein Concurrent Triests auf dem süddeutschen und Schweizer Markte, und auch die Eröffnung des Suezkanales brachte der Stadt nicht die erwarteten Vortheile. In den kaufmännischen Kreisen Triests knüpfte man an den Ausbau des Eisenbahnnetzes, besonders an die Predilbahn, grosse Hoffnungen und urgirte die Inangriffnahme des Baues.

Noch in dem jüngsten Handelskammerberichte wird betont, dass diese Bahn eine Concurrenz nach Süddeutschland und der Schweiz ermöglicht.

Betrachtet man die Verkehrsziffern, so ergibt sich, dass der Handel Triests sich in dem Zeitraume von 1866—1871 beträchtlich gehoben hat, und zwar von 291 Mill. auf $463._6$ Mill. fl.; seitdem ist ein Rückgang bemerkbar, der um so mehr in die Wagschale fällt, als der Handel Venedigs sich gerade in den letzten Jahren beträchtlich gehoben hat und auch Fiume eine Steigerung des Handels aufweist. Der Werth des gesammten Waarenverkehres bezifferte sich im Jahre 1871 auf $463._6$ Mill., 1874 $388._5$ Mill., 1875 424 Mill., 1876 $411._6$ Mill., 1877 $448._4$ Mill., 1878 $447._5$ Mill. Gulden.

Von ungemeiner Bedeutung für Triest wurde die Gründung des österreichischen Lloyd (nunmehr österreichisch-ungarischer Lloyd). Die Dampfschifffahrtsgesellschaft trat 1836 ins Leben, um deren Errichtung sich Thaddäus von Spayer und der spätere Minister Bruck besondere Verdienste erwarben. Metternich wurde für das Unternehmen gewonnen und durch ihn das auf 1 Mill. normirte Gründungscapital von Rothschild herbeigeschafft. Die ersten Fahrten begannen im Jahre 1837 nach Constantinopel, Smyrna, Canea, Alexandria, Patras und Ancona. Zwei Jahre später besass der Lloyd bereits zehn Dampfer. Die Fahrten erstreckten sich bis nach Indien; die erste Ladung, Thee, Reis und Indigo traf 1843 in Triest ein. Die Anbahnung directer Verbindungen zwischen Triest, Ostindien und China fand an dem damaligen Gouverneur von Triest, Franz Stadion, einen mächtigen Förderer. Das Gesellschaftscapital wurde um 3 Mill. vermehrt und die Erfolge, welche der Lloyd errang, waren um so bedeutsamer, als gleichzeitig in Frankreich und England Gesellschaften ins Leben traten behufs rascher Beförderung der indisch-englischen Post. Im Jahre 1853 war die Gesellschaft bereits im Besitze von 43 Dampfern mit 7790 Pferdekraft und 22.665 Tonnengehalt; im Jahre 1860 hatte sich die Zahl der Dampfboote auf 62 von 12.200 Pferdekraft und 36.260 Tonnengehalt vermehrt. Eine directe Verbindung zwischen Triest und Bombay wurde nach Eröffnung des Suezkanals ins Leben gerufen, ohne jedoch den gehegten Erwartungen zu entsprechen, da die Ergebnisse geringfügig waren. Die Concurrenz mit der Peninsular- und Oriental-Company, welche

auf ihrer England näher liegenden Linie Brindisi-Alexandrien die Beförderung der Passagiere nach Indien an sich zog, war schwer aus dem Felde zu schlagen. In Odessa war ein mächtiger Nebenbuhler der österreichischen Seestadt erstanden. Die Sendungen von Indigo, Tabak und Baumwolle nahmen ihren Weg über Odessa, statt wie bisher über Triest.

Noch 1868 wurde nach Indien gar nichts ausgeführt; 1870, als die Versuchsfahrten des Lloyd begannen, wurden 22.443 Ctr. Waaren nebst Holz und Uhren, ferner Waaren im Werthe von 85.559 fl. exportirt. Die Einfuhr aus Indien begann 1870. Von den 600.000 Ctr. ostindischer Baumwolle, welche die Monarchie jährlich verarbeitete, langten 1870 133.600 direct aus Indien an; ferner wurden 1870 direct aus Indien bezogen 15.644 Ctr. Kaffee, 25 Ctr. Thee, 5727 Ctr. Felle und Häute. Im Jahre 1870 unternahm der Lloyd acht Fahrten, und die Regierung knüpfte Verhandlungen mit der Gesellschaft an, um regelmässige Bombayfahrten einzuleiten, und nachdem die mit Ungarn geführten Verhandlungen zu keinem Ergebnisse geführt hatten, erhielt die Gesellschaft blos von der österreichischen Reichshälfte eine Staatssubvention von 190.000 fl. und die Vergütung der Suezkanalpassagegebühr, wogegen sie verpflichtet ist, zwölf Reisen jährlich von Triest nach Bombay auszuführen.

Der Handel Triests mit der Monarchie ist naturgemäss grösstentheils Landhandel und betrug 1871 $231._9$ Mill. gegen 225 Mill. im Jahre 1875. Hievon entfallen $103._5$ und $109._7$ Mill. auf die Einfuhr. Von den angeführten Summen kommen auf den Seeverkehr mit der Monarchie blos 35 und 41 Mill. in den bezeichneten Jahren. Die wichtigen Waaren, welche aus der Monarchie nach Triest gehen, sind: Stahl, Eisen, Schienen, Eisenwaaren, Maschinen, Spirituosen, Holz, Holzkohle, Baumwoll-, Schafwoll- und Leinenwaaren, Papier, Glas.

Der grösste auswärtige Verkehr, den Triest unterhält, ist jener nach Italien; fast der vierte Theil des auswärtigen Gesammthandels entfällt auf die apenninische Halbinsel. Derselbe betrug im Durchschnitte der Jahre 1871—1875 $42._1$ Mill. fl., wovon $23._{45}$ Mill. auf die Einfuhr entfallen. Der Handel mit der Türkei repräsentirt gegenwärtig ein Sechstel des gesammten Triester Seehandels. In den Jahren 1871—1875 betrug die Einfuhr im Durchschnitte $20._3$ Mill., fast ebensoviel die Ausfuhr. Vergleicht

man jedoch die Jahre 1871 und 1875 mit einander, so ergibt sich allerdings ein Rückgang um $9._4$ Mill. bei dem Gesammthandel, oder um 20%. In diesen Ziffern ist der Handel mit den türkischen Vasallenstaaten nicht inbegriffen. Mit Rumänien hat sich der Verkehr in dem Quinqennium 1871—1875 beträchtlich gehoben. Der Werth desselben bezifferte sich im Durchschnitte auf $4._{99}$ Mill. fl.[1]) So wie die Werthe in den einzelnen Jahren, schwankten auch die Waaren, und nur in wenigen Artikeln findet ein regelmässiger Verkehr statt. Unter den Einfuhrartikeln verdient nur Getreide Erwähnung; bei der Ausfuhr stehen Olivenöl und Seife obenan, seit Kurzem findet auch ein nennenswerther Export von Stearinkerzen und Tabak statt.

Der für Triest so ungemein wichtige Handel mit der Türkei dürfte eine Abnahme erleiden, je weiter der Eisenbahnbau in der Türkei vorschreitet und je zahlreicher die Anknüpfungspunkte mit dem österreichisch-ungarischen Netze werden, und in Triest befürchtet man, dass künftighin dem Triester Verkehr nur jene minderwerthigen Producte zufallen werden, welche die kostspielige Landfracht nicht vertragen. Im Jahre 1871 betrugen die Einfuhr und Ausfuhr $47._{14}$ Mill. fl., 1878 $45._7$. Der Handel mit Egypten belief sich auf $18._{03}$ Mill. im Durchschnitte der Jahre 1871—1875, wovon mehr als zwei Drittel auf die Einfuhr entfallen. Auch in dieser Richtung beginnt sich eine Aenderung zu vollziehen, indem der Verkehr Egyptens mit Venedig eine Zunahme zeigt. Egyptische Waaren, die bisher ihren Weg über Triest nahmen und in Süddeutschland und der Schweiz Absatz fanden, lassen nun Triest abseits liegen und werden über Venedig instradirt. Die Hoffnungen, welche im vorigen Jahrzehnt an den Abschluss von Handelsverträgen mit China und Japan sich knüpften, sind nicht in Erfüllung gegangen, was dem Mangel an Dampferlinien zugeschrieben wird, da bisher die directen Fahrten des österreichisch-ungarischen Lloyd nicht auf Ostasien ausgedehnt wurden.

Bei dem Seeverkehr Triests mit den europäischen Staaten nimmt England die erste Stelle ein, allein auch hier weist das Jahrzehnt 1869—1878 einen entschiedenen Rückgang auf, von $47._3$ auf $34._8$ Mill. fl. Fast stabil ist der Handel mit Griechenland und Russland geblieben. Der Triester Handel mit Frankreich ergab

[1]) 1871 $1._{846}$, 1872 $6._{19}$, 1873 $4._6$, 1874 $4._{125}$, 1875 $3._{54}$, 1878 $2._7$ Mill. fl.

einen Gesammtwerth von 10.$_9$ Mill. fl. im Durchschnitte der Jahre 1866—1870; die höchste Ziffer mit 15.$_{775}$ Mill. erscheint im Jahre 1868; der Durchschnitt von 1871—1875 betrug 8.$_5$ Mill. fl., demnach ein Rückgang von nahezu 50%. Seit 1873 scheint eine kleine Besserung eingetreten zu sein. Den Hauptantheil nehmen die französischen Mittelmeerhäfen, ihnen zunächst stehen die Emporien am atlantischen Gestade, während die algerischen Häfen nur mit einer winzigen Quote in Betracht kommen. Beim Exporte bilden die eichenen Fassdauben den wichtigsten Artikel. Der Verkehr mit den übrigen europäischen Staaten ist nicht bedeutend. Eine rege Verbindung findet mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika statt; Petroleum und Tabak sind die wichtigsten Handelsartikel. Namentlich ist der Aufschwung im Handel mit dem erstgenannten Artikel unverkennbar. Die Erklärung liegt zumeist in den Frachtbegünstigungen, welche es Triest ermöglichen, im Inlande als Concurrent der nordischen Häfen aufzutreten. Dagegen war die Lebhaftigkeit des Verkehres mit Brasilien einige Jahre hindurch in Abnahme begriffen (6.$_9$ Mill. im Durchschnitte von 1866—1870 gegen 5.$_3$ Mill. 1871—1875); seitdem hat sich die Einfuhr gehoben und betrug 1876 4.$_5$, 1877 7.$_2$, 1878 8.$_1$ Mill. fl.; die Ausfuhr schwankt zwischen 2.$_3$—2.$_7$ Mill. fl. Als Ursache ist der Umstand anzusehen, dass bei dem Exporte an Mehl die Concurrenz Nordamerikas beträchtlich ist.

Die Schifffahrtsbewegung im Triester Hafen zeigt in dem Jahrzehnt 1866—1875 keine ausgesprochene rückläufige Bewegung, im Durchschnitte der Jahre 1866—1870 liefen durchschnittlich 9960 Schiffe mit 986.005 Tonnengehalt ein und 9953 Schiffe mit 1.$_{03}$ Mill. T. aus; 1871—1875 betrug im Durchschnitte die Anzahl der einlaufenden Schiffe 8297, jene der auslaufenden 8337 mit einem Tonnengehalte von 0.$_{95}$ respective 0.$_{97}$ Mill. Die Betrachtung der einzelnen Jahresziffern ergiebt, dass unmittelbar nach der Eröffnung des Suezkanales die Schifffahrtsbewegung den grössten Aufschwung genommen hat, seitdem aber eine Abnahme eingetreten ist, was um so mehr in die Wagschale fällt, als Venedig sich seither einer constanten Zunahme erfreut.

NEUNTES CAPITEL.

Die Niederlande[1]).

1. Beim Ausbruche der französischen Revolution hatte Holland seine ehemalige vorragende Stellung im Weltverkehr bereits eingebüsst. In England war den Niederländern ein mächtiger Rivale in dem überseeischen Verkehre erwachsen, Dänen und Schweden machten ihnen in dem Handel zwischen dem Nordosten und Südwesten Europas beträchtliche Concurrenz; in Ostindien und Westindien wetteiferten die verschiedenen Staaten, einen Theil des Handels an sich zu reissen. Auch eine ehemalige wichtige Ertragsquelle, der Fischfang, namentlich der Häringsfang, wurde durch die Theilnahme anderer Nationen beschränkt. Die Veränderungen in den politischen Verhältnissen, welche durch die französische Revolution hervorgerufen wurden, vernichteten den auswärtigen Verkehr fast vollends. Der Krieg Englands mit der batavischen Republik wurde dem Lande verhängnissvoll; fast überall wich die holländische Flagge der englischen, Briten und Nordamerikaner, sowie die deutschen Hauptstädte traten in die von den Holländern verlassenen Bahnen; die ehemals mächtige ostindische Compagnie wurde aufgelöst, viele Kaufleute und reiche Capitalisten verliessen das Land. Die zeitweilige Besserung nach dem Frieden von Amiens war nur eine kurz andauernde und auch die Bestrebungen Louis Bonaparte's, der dem Seehandel eine besondere Sorgfalt zuwendete, konnten durch die 1810 erfolgte Vereinigung des Landes mit Frankreich keinen

[1]) Aa, A. J. van der, Nederlands Oost-Indië, of beschrijving der Nederlandsche bezittingen in Oost-Indië. Amsterdam 1845. 15 Bde. — Ouverkerk de Vries, J. van, Verhandeling over de orzaken van het verval des Nederlandschen handels en te middelen tot herstel of uitbreiding van denzelve. Harlem 1827. 1 Bd. — Portielje, D. A., De handel van Nederland in 1844, en middelen tot opbeuring, voornamelijk in betrekking tot de wetgewing. Amsterdam 1844. 1 Bd. — Statistiek, allgemeene, van het Koningrijk der Nederlanden. — Statistiek van den Handel en de Scheepvaart in het Koningrijk der Nederlanden. 1847—1879. Gravenhage. Folio. 32 Bde. — Wenzelburger, Die Niederlande in ihrer neuesten Entwickelung in „Unserer Zeit". 1871.

nachhaltigen Erfolg haben. Während den belgischen Provinzen aus der Verbindung mit Frankreich doch mannigfache Vortheile erwuchsen, da sie für ihre industriellen Erzeugnisse einen erweiterten Markt fanden, war dies bei dem Mangel einer grossen Industrie in Holland nicht der Fall.

Der Pariser Friede befreite Holland von der französischen Herrschaft. Es erhielt einen grossen Theil seiner ostindischen Colonien zurück; nur Ceylon, das Vorgebirge der guten Hoffnung, Demerary, Essequibo und Berbice verblieben den Engländern. Die alten Zeiten kehrten nicht zurück, der so gewinnbringende Zwischenhandel früherer Tage war unrettbar verloren. Die während der Revolutionsjahre angeknüpften Handelsverbindungen der verschiedenen Staaten beförderten den directen Verkehr derselben untereinander und in dem überseeischen Verkehr behaupteten sich England und Nordamerika in der errungenen hervorragenden Stellung. Antwerpen wurde unter holländischer Herrschaft ein mächtiger Concurrent Amsterdams und Rotterdams; Hamburg machte grosse erfolgreiche Anstrengungen, die in den letzten Jahrzehnten erworbenen Vortheile im Handel zwischen Europa und dem aussereuropäischen Gebiete zu behaupten. Der Zuckerhandel, früher fast ausschliesslich in den Händen Hollands, concentrirte sich in Hamburg. Auch der Handel mit den anderen Colonialwaaren erlitt grosse Einschränkungen: theils durch die Zollbestimmungen in den verschiedenen Ländern, wodurch die Schifffahrt der Nationalen begünstigt wurde, theils dadurch, dass der Anbau der Colonialartikel auch in Westindien eine grosse Ausdehnung erlangt hatte. Den Erzeugnissen vieler heimischer Industrien waren die ausländischen Märkte versperrt und der Einbürgerung neuer Industriezweige stand der hohe Arbeitslohn entgegen. Die ehemals bedeutende Wollmanufactur Hollands wurde durch jene Englands, Frankreichs und Belgiens überflügelt, die Papierfabrikation erhielt eine grosse Concurrenz, der Schiffbau ging zurück, die Branntweinbrennereien litten unter der Zollpolitik der anderen Länder.

Die Erwerbung Belgiens bot keine Entschädigung für die verlorenen Colonien. Die Verbindung brachte in wirthschaftlicher Hinsicht nicht die erwarteten Vortheile. Im Interesse Hollands lag es, eine freihändlerische Politik zu verfolgen, während Belgien, dessen Industrie durch das Continentalsystem sich bedeutend

entwickelt hatte, Schutz gegen Englands industrielle Ueberlegenheit forderte. Die Regierung, längere Zeit schwankend, entschied sich für einen Tarif, welcher verschiedenen belgischen Industriezweigen Schutz gewährte, während einige Hauptartikel Hollands geringen Zollsätzen unterworfen waren. Der früher blühende Zwischenhandel Hollands nahm ab, und die Beschaffenheit der Grenzen brachte es mit sich, dass der Schmuggel nicht unbeträchtlich war. Im Norden des Landes machten sich Klagen über die Beeinträchtigung der Handelsinteressen laut, und ein neuer Tarif vom Jahre 1821 suchte den berechtigten holländischen Forderungen Rechnung zu tragen, ohne jedoch den Industriezweigen Belgiens Abbruch zu thun. Die südlichen Provinzen heischten Beschränkung des Getreidehandels, und die ackerbautreibende Bevölkerung trat mit diesem Wunsche in Folge des Sinkens der Getreidepreise im Anfange der zwanziger Jahre energischer hervor. Das Getreidegesetz vom Jahre 1824 normirte bedeutend höhere Einfuhrzölle und schädigte den so wichtigen Getreidehandel Hollands. Das Zollgesetz vom Jahre 1826 war ein weiterer Schritt auf dem betretenen Pfade, indem man einige Industriezweige von allgemeinem Gebrauche fast mit verbotähnlichen Zollsätzen belegte.[1]) Die Vortheile dieser Massnahmen waren zumeist auf belgischer Seite. Der Industrie der südlichen Provinzen wurde überdies durch die Wiedereinführung des ehemaligen monopolistischen Colonialsystems der ostindische Markt gesichert. Der gesammte überseeische Grosshandel war ausschliesslich in den Händen der Maatschappy, welche mit Rücksicht auf die Industrie-Interessen des vereinigten Belgiens und Hollands mit einem Capital von 40 Mill. Francs auf Actien gegründet wurde und welcher der König Wilhelm auf 20 Jahre 4.5 Perc. Zinsen garantirte. Anfangs knüpfte sie auch mit Brasilien und Westindien Handelsverbindungen an, welche sie jedoch später als wenig vortheilhaft aufgab, und beschränkte sich auf den Handel mit den holländischen Colonien.

2. Seit der Trennung Belgiens hatten die Niederlande bei ihrer Handelspolitik blos die eigenen Interessen zu berücksichtigen; bereits im Jahre 1831 trat für einige Artikel eine Ermässigung der Zölle ein, namentlich auf Glas und Glaswaaren, baumwollene

[1]) Vgl. Osiander, Ueber den Handelsverkehr der Völker. Stuttgart 1842.

Garne und Gewebe, Eisen und Eisenwaaren. Eine vollständige Umgestaltung des Zollsystems erfolgte nicht, man ergriff sogar in Nachahmung Englands einige Massnahmen, die mit Rücksicht auf die Verhältnisse durchaus ungerechtfertigt waren, indem man 1835 ein dem englischen nachgebildetes Getreidegesetz einführte und die Einfuhr bei niedrigen Kornpreisen mit geringeren, bei höheren mit einem grösseren Zolle belegte.[1]) Die holländischen Häfen versorgten zum Theil die angrenzenden deutschen Industriedistricte mit Colonialartikeln und mit englischen Halbfabrikaten; bezüglich der Schweiz hatten sie die Concurrenz Havres auszuhalten. In Frankreich wurde die Einfuhr überseeischer Producte über Holland erst durch den im Jahre 1840 abgeschlossenen Handelsvertrag ermöglicht, in dem Frankreich für einige holländische Erzeugnisse, wie Käse und Bleiweiss, eine Herabsetzung des Zolles gewährte und für holländische Schiffe das Tarageld reducirte, während Holland französische Artikel mit geringen Zöllen bei der Einfuhr belegte.[2]) Die Regierung ergriff mancherlei Massnahmen für die Hebung der Schifffahrt, welche jedoch nur selten den beabsichtigten Erfolg hatten. Sie erliess den mit Nationalschiffen eingeführten Waaren 10 Perc. vom Zolle; die Abgabe von dem auf fremden Schiffen eingeführten Zucker und Salz wurde bedeutend erhöht. Die anderen Staaten ergriffen Repressalien, welche Holland zu Verträgen über Reciprocität der Schifffahrtsabgaben zwangen. Der mit dem Zollvereine abgeschlossene Handelsvertrag (21. Januar 1839) beschränkte sich von Seite der Niederlande auf fast winzige Zugeständnisse, indem für die Einfuhr von Wein in Fässern, Getreide und Steine ver-

[1]) Das Getreidegesetz vom Jahre 1835 setzte die Einfuhrzölle nach folgender Scala fest: Für Weizen, wenn der Durchschnittspreis des inländischen Productes per Malte ist:

über fl.	9	Fr.	—.25
„	9 und 8	„	—.50
„	7 „ 6	„	1.50
„	6 „ $5._5$	„	2.—
„	$5._5$ „ 5	„	2.—
„	5 und darunter	„	3.—

Für Roggen und Buchweizen betrug der Zoll, wenn der Durchschnittspreis des inländischen Productes über 6 fl. per Malte stand, Fr. —.15 und stieg bis auf 2 fl. bei einem Preise von fl. $3._5$ und darunter.

[2]) Abgedruckt bei Boiteau: Les traités de Commerce. Paris 1863, p. 162.

schiedener Art Ermässigungen gewährt wurden. Ferner wurde verschiedenen Fabrikaten des Zollvereins eine Zollermässigung zu Theil, als Geweben und Bändern aus Seide, Strümpfen und Strumpfwirkwaaren, Spitzen, Weisswaaren und Kurzwaaren. Dagegen sicherte sich Holland, für Butter und Käse, Ochsen, Stiere, Kühe und Jungvieh nur die Hälfte der in dem damaligen Tarife festgesetzten Zölle entrichten zu müssen; ferner wurde eine beträchtliche Ermässigung für Lumpenzucker auf die Hälfte der sonstigen Eingangsabgabe oder zu $5._5$ Thlr. per Ctr., von niederländischem raffinirten Zucker zu dem Zollsatze von 10 Thlr. per Ctr., von niederländischem Reis zu dem Zollsatze von 2 Thlr. per Ctr. gewährt. Die Niederlande behielten sonst zumeist jene Zollsätze bei, welche zur Zeit der Verbindung mit Belgien mit Rücksicht auf die Industrie desselben festgesetzt waren, deren Beseitigung aber nach vollzogener Trennung nur im Interesse des Landes gelegen sein konnte. Verschiedene Fabrikate unterlagen ziemlich hohen Zollsätzen; so stiegen die Zölle auf Tuch bis auf 8 Perc. Augenscheinlich beabsichtigte man, eine Tuchindustrie im Lande zu züchten, um Java mit niederländischen Artikeln zu versorgen. Die Regierung entsprach mit den ergriffenen Massnahmen den vielfach im Lande laut gewordenen Wünschen nicht, und die öffentliche Meinung tadelte auch den mit dem Zollverein abgeschlossenen Handelsvertrag als viel zu wenig liberal und betonte, dass es im eigenen Interesse liege, weit beträchtlichere Concessionen zu machen.[1])

Die holländische Handelspolitik hat seit dem Anfange der fünfziger Jahre in neue Bahnen eingelenkt und die bis dahin monopolisirende Tendenz verlassen. Der niederländische Finanzminister legte im Jahre 1849 den Kammern drei Gesetzentwürfe vor, welche die Durchfuhr- und Schifffahrtsabgaben, die Nationalisirung der im Auslande gebauten Schiffe und den Colonialhandel betrafen, und am 8. August 1850 wurden die Beschlüsse der gesetzgebenden Körperschaften, welche den ministeriellen Plänen günstig waren, zum Gesetze erhoben. Das wichtigste Gesetz war jenes über die Nationalisirung der Schiffe. Bisher suchte

[1]) Der Vertrag wurde auch in Deutschland heftig, allerdings vom entgegengesetzten Standpunkte aus, angegriffen. Vgl. das abfällige Urtheil in dem Aufsatze von Binzer, Deutsche Vierteljahresschrift 1841, Heft III, S. 313.

man durch Differentialzölle und Schifffahrtsabgaben zu Gunsten der nationalen Schifffahrt, durch das Verbot, niederländische Schiffe ausserhalb des Landes zu bauen, den heimischen Industriezweig zu schützen. Die Schifffahrtsacte in England im Jahre 1849, wodurch die Regierung die Ermächtigung erhielt, die Gleichstellung jenen Staaten vorzuenthalten, welche Reciprocität nicht gewähren wollen, zwang Holland zur Beseitigung der Differentialzölle, welche durch verschiedene Gesetze seit 1816 festgesetzt und noch im Jahre 1845 für verschiedene Artikel erhöht worden waren. Gleichzeitig erfolgte auch die Aufhebung des Gesetzes vom 14. März 1819, welches im Auslande gebauten Schiffen die Nationalisirung nicht gestattete, womit auch eine Herabsetzung der Zollsätze auf Schiffbaumaterialien Hand in Hand ging. Andererseits konnte man sich von Vorurtheilen nicht ganz lossagen und hinderte den Ausbau von Eisenbahnen, welche durch niederländisches Gebiet geführt werden sollten und dem unmittelbaren Verkehre Antwerpens und Deutschlands zugute gekommen wären.

Die Handelsgesetzgebung athmete seitdem einen freisinnigen Charakter. Die Abschaffung der Durchfuhrzölle, die Aufhebung der meisten Ausgangszölle, die Beseitigung eines grossen Theiles der Flusszölle, die beinahe vollständige Gleichstellung der fremden Flaggen mit den holländischen wurde in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre vorgenommen. Die Bestimmungen über die Durchfuhr vom Jahre 1822 wurden 1860 abgeändert. Der Zolltarif vom Jahre 1862 enthielt beträchtliche Ermässigungen und die seitdem vorgenommenen Aenderungen erzweckten zumeist eine Herabsetzung der Aus- und Einfuhrzölle. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes wurde mit grosser Energie betrieben. Anfangs hielt man an dem Gesichtspunkte fest, dass der Staat die Unternehmer blos unterstützen sollte; eine darauf bezügliche Vorlage wurde jedoch in der ersten Kammer verworfen. Das Eisenbahngesetz, welches später van Hall vorlegte, bestimmte, dass die projectirten Linien vom Staate gebaut werden sollten, dem gegenüber der hervorragendste Staatsmann, Thorbecke, das Princip der Privatbahnen vertrat. Nach manchen Zwischenfällen kam ein Gesetz zu Stande, welches dem Gesichtspunkte Rechnung trug, dass der Privatindustrie die Initiative überlassen werden solle. Bis zur Mitte der sechziger Jahre änderte sich in dieser Hinsicht nichts. Die

von Gesellschaften gebauten Eisenbahnen genügten jedoch dem Verkehre nicht, die nordöstlichen Provinzen waren gar nicht, die südlichen und südwestlichen nur sehr ungenügend mit Eisenbahnen versehen, und die Regierung nahm, um dem gesteigerten Bedürfnisse des Verkehrs zu genügen, den Ausbau des Eisenbahnnetzes in die Hand. In dem Zeitraume von 1860—1872 wurden fast 870 Kilometer vollendet und eine Verbindung der einzelnen Hauptplätze Hollands unter einander, sowie mit den Hauptverkehrsadern der angrenzenden Länder geschaffen. Von besonderer Wichtigkeit wurde die Linie Rosendaal-Vlissingen mit den grossartigen Hafenwerken in letzterem Orte, sowohl für den englischen und transatlantischen Verkehr, als auch für den Transitohandel nach Deutschland. Durch das Gesetz vom 10. November 1875 wurde die Ausführung wichtiger Linien mit einer Gesammtlänge von 460 Kilometer und einem Kostenbetrage von 44 Mill. Gulden festgesetzt. Um die Verbesserung der Communicationsmittel hat sich das Ministerium Thorbecke besondere Verdienste erworben. Das grossartige Project der Durchgrabung von „Holland op zijn Smalst" und die Herstellung eines Wasserweges von Rotterdam nach dem Meere sind bedeutsame Arbeiten, welche für die beiden Hauptorte der Niederlande nothwendig waren.

3. Die Ausfuhr in Producten der Viehzucht ist nicht unbedeutend; Pferde und Rindvieh, Butter und Käse werden in beträchtlichen Mengen versendet. Im Jahre 1863 betrug der Export an Butter $14._5$, 1877 $23._3$; an Käse 1863 28 Mill. Kilogr. 1877 $30._8$ Mill. Kilogr.; die Einfuhr ist verschwindend. Die nordholländische Schafzucht arbeitet für den englischen Markt, doch ist in neuester Zeit auch der holländische Bedarf ein grosser. Der ehemalige, für den Wohlstand Hollands so wichtige Häringshandel hat wohl durch die Concurrenz der Engländer und Deutschen Einbusse erlitten, aber noch immer werden alljährlich in Vlaardingen, Maasluis und anderen Orten Schiffe ausgerüstet, um an der schottischen Küste zu fischen; in Island und Neufundland betheiligen sich die Holländer an dem Stockfischfang; Harlingen und Gröningen rüsten noch immer einige Schiffe für den Robben- und Walfischfang aus; auch an der heimischen Küste ist der Fischfang eine einträgliche Erwerbsquelle.

Die niederländische Industrie kann sich mit jener der anderen europäischen Industriestaaten nur in einigen Artikeln

messen, obgleich sie in den letzten Jahrzehnten grosse Fortschritte gemacht hat. Die heimischen Baumwollerzeugnisse werden nach den holländischen Colonien gesendet; der Export hat sich gesteigert. Holländische Leinwand bewahrt ihren alten vortrefflichen Ruf und gehört zu den wichtigsten Ausfuhrartikeln des Landes. Von den Orten, welche sich mit der Verarbeitung der Wolle beschäftigen — im Mittelalter der Stolz der Holländer — haben einige bis auf die Gegenwart sich behauptet. Tilburg, „das niederländische Leeds“ erzeugt feine Tuche, Breda, Utrecht, Leyden wollene Stoffe mancherlei Art, die auf den Ausstellungen nicht unbemerkt geblieben sind. Die Maschinenfabrikation hat sich gehoben, die Glas- und Porzellanfabriken Mastrichts arbeiten fast ausschliesslich für die Colonien, die Zuckerraffinerien in Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht, Gröningen, und die Rübenzuckerfabriken in Dortrecht, Bergen op Zoom, Oudenbosch versenden ihre Erzeugnisse nach England. Sehr bedeutend ist die Cigarren- und Tabakfabrikation in Amsterdam, Utrecht, Rotterdam und anderen Orten. Auch die Liqueurfabriken und einige chemische Fabriken liefern ausgezeichnete Erzeugnisse. Die Zurichtung des Krapps und der Krappkohle (Garancin) vornehmlich in Zeeland liefert beträchtliche Mengen für den Export (1864 betrug die Ausfuhr von Krapp $1._{756}$ Mill. Kilogramm). Berühmt sind die Diamantschleifereien Amsterdams, die Tausende von Arbeitern beschäftigen. Unter den holländischen Industriezweigen hat der älteste des Landes, der Schiffbau, seit 1850 einen erhöhten Aufschwung genommen. Schiffsbauwerften, Sägemühlen, Seilereien befinden sich in grosser Anzahl in Holland, Friesland und Gröningen. Die Kornbranntwein-Brennerei hat in Schiedam ihren Mittelpunkt, die Ausfuhr des Jenevers ist eine grosse. Die Reismühlen in Amsterdam und in den Zaandistricten verarbeiten die Producte der Colonien. Die Papierfabrikation wird in Geldern schwunghaft betrieben. Die Ledergerbereien erfreuen sich eines grossen Rufes. In neuester Zeit sind auch gewaltige Anstrengungen gemacht worden, die Erzeugung von Wollstoffen, die Teppich- und Haartuchfabrikation, sowie die Leinen- und Baumwollerzeugung zu fördern. Zumeist erhielten die holländischen Industriezweige durch die früheren Begünstigungen in den überseeischen Besitzungen Impulse; der Differentialzoll für holländische Fabrikate betrug 6—12 Perc.

ad valorem; auch gehörte es zu den Verpflichtungen der Maatschappy, niederländische Fabrikate auszuführen, wobei sie jedoch häufig Verluste erlitt.

4. Die niederländischen Colonien. Seit dem Falle der holländisch-ostindischen Compagnie standen bezüglich der Verwaltung der ostindischen Gebiete einander zwei Richtungen gegenüber. Die eine bekämpfte das auf Ausbeutung der Coloniallande gerichtete Monopol, während es andererseits auch dem alten System der Compagnie an beredten Vertheidigern nicht fehlte, und die Anhänger der conservativen Colonialpolitik fanden in der öffentlichen Meinung fast mehr Anklang als die Vertreter der Reformen. König Ludwig Napoleon war von dem besten Willen beseelt und glaubte in dem General Dändels den Mann gefunden zu haben, um den colossalen Missbräuchen in Java entgegenzutreten. Der Gouverneur erwarb sich in der That um eine ehrliche und regelmässige Verwaltung des Landes die grössten Verdienste. Dändels' Wirken wurde auch nach Einverleibung Hollands mit dem französischen Kaiserreiche nicht unterbrochen. Der von Napoleon entsendete neue Gouverneur Janssens war jedoch der schwierigen Aufgabe nicht gewachsen. Die von ihm unterzeichnete Capitulation vom 18. September 1811 überlieferte alle holländischen Besitzungen im indischen Archipel England. Der englische Gouverneur Raffles, von dem lebhaften Wunsche beseelt, das Loos der Eingebornen zu bessern und die wirthschaftlichen Verhältnisse zu heben. Die Aus- und Einfuhrzölle wurden herabgesetzt, die Binnenzölle, die den Verkehr ungemein gehemmt hatten, beseitigt, strenge Edicte gegen den Sklavenhandel erlassen. Zu einer gänzlichen Umgestaltung der überkommenen Verhältnisse gebrach es an Zeit, allein jedenfalls wurde durch Raffles der Grund zu einer Neugestaltung gelegt. Als die Uebergabe Javas an die Holländer 1814 stattfand, hatte es den Anschein, dass auf Grund der angebahnten Reform weiter gebaut werden dürfte. Die persönliche Freiheit der Eingebornen sollte die Grundlage der Industrie, des Verkehrs und Handels bilden. Indess blieb es bei der Feststellung von Principien, während die Durchführung Alles zu wünschen übrig liess. Treffend bemerkt ein Kenner: „Man vertiefte sich in die minutiösesten Einzelheiten, übersah oder vernachlässigte aber zu gleicher Zeit das grosse Ganze, und um dem Vorwurf der Uebereilung zu entgehen und

sich vor einer überstürzenden, über ihr Ziel hinausschiessenden reformatorischen Hast zu hüten, verfiel man in das andere Extrem: man kam aus den Voruntersuchungen nicht heraus und öffnete einem System des haltlosesten Schwankens und der verderblichsten Unsicherheit die Thür.“ Der Handel wurde abermals grossen Beschränkungen unterworfen und der Betrieb der Industrie von einer schriftlichen Erlaubniss abhängig gemacht. Die Folgen dieser Massnahmen zeigten sich bald; das Deficit wurde grösser und das Mutterland, welches aus dem Colonialbesitz ergiebige Einnahmen erwartete, sah sich in seinen Erwartungen bitter getäuscht. Die Aufstände auf Java verschlangen grosse Summen und mehr als einmal stand während des mehrere Jahre dauernden Kampfes der Besitz des Eilandes in Frage. Die Verwaltung des hochbegabten energischen de Bus suchte den Uebelständen zu begegnen und die indischen Gebiete in eine innige Verbindung mit dem Mutterlande zu setzen. Mit grossem Scharfblicke erkannte er, wie viele Vortheile das Colonialland bei entsprechender Hebung seiner reichen wirthschaftlichen Quellen bieten und wie sich hier ein weites Absatzgebiet für europäische Industrieerzeugnisse erschliessen konnte. Von ganz anderen Grundsätzen ging van der Bosch aus, der 1828 zum Generalgouverneur ernannt wurde und auf die Wiedereinführung der von der ehemaligen ostindischen Compagnie befolgten Grundsätze hinarbeitete. Einführung der Zwangsarbeit, Ausschluss der Privatconcurrenz, Erschwerung der Niederlassungen der Europäer, Verpflichtung der Eingebornen, eine Anzahl von Tagen für die Regierung zu arbeiten — dieses waren die von Bosch entwickelten und von Wilhelm I. unter Widerspruch des damaligen Colonialministers Elout angenommenen Grundsätze.[1])

[1]) Ueber die holländische Colonialpolitik gehen die Ansichten weit auseinander. Die Einen wissen die Erfolge des „Culturstelsels“ nicht hoch genug zu stellen, wie z. B. Andree in seiner Geographie des Welthandels. In den Niederlanden hat eine ungemein reichhaltige Literatur sich mit der holländischen Colonialgeschichte beschäftigt, deren Ergebniss kein günstiges ist. In der „Tijdschrift voor Nederlandsch-Indië“ hat namentlich Hoëvell ein reichhaltiges Material veröffentlicht. Eine recht klare übersichtliche Darstellung bietet Pierson. Endlich sind die Schriften von de Waal, der eine Zeitlang Colonienminister war und sich auch als Schriftsteller einen geachteten Namen gemacht und eine Anzahl von Arbeiten über Indien veröffentlicht hat: Aanteekmingen over Koloniale Onderwerpen. S. Gravenhage 1865 und 1867. 3 Bde., und de Koloniale Politiek

Die dem neuen Gouverneur ertheilte umfassende Vollmacht überliess es ihm, alle Massregeln zu treffen, „welche geschickt wären, um die Production der für den europäischen und chinesischen Markt tauglichen Erzeugnisse zu erhöhen". Van der Bosch ging rücksichtslos auf sein Ziel los; er zwang die Eingebornen zu der ihnen verhassten Indigocultur, beförderte die Zuckercultur und beutete die heimische Bevölkerung, an welche die ungeheuersten Anforderungen gestellt wurden, aus. Durch die sogenannten Zuckercontracte wurden Eingeborne wie Europäer verpflichtet, den gewonnenen Zucker zu einem bestimmten Preise zu liefern. Später wurde der Anbau des Kaffees in Angriff genommen, gegen dessen Einführung sich van der Bosch als minder gewinnreich sträubte.

Um möglichst bedeutende Ueberschüsse zu erzielen, wurden die Productionskosten verringert, und wie Bosch sich rühmt, wurde in keinem Lande so billig erzeugt als in Java. Die grössten Ansprüche wurden an die Arbeitskraft der Bevölkerung gestellt. Die Javanen mussten in einigen Districten sieben Monate umsonst für die Regierung arbeiten, auch Frauen und Kinder wurden herangezogen. „Heiraten, Geborenwerden, Sterben, Alles geschieht gegenwärtig auf den Indigofeldern", lautete ein Sprichwort der Eingebornen. Später gewährte van der Bosch einen Arbeitslohn von Einem Cent per Tag.

Den Verkehr vermittelte die Handelsmaatschappy. Als dieselbe gegründet wurde, wurde ihr die Aufgabe zugewiesen, sich auf den Handel und die Frachtschifffahrt, sei es für sich oder für Andere, zu beschränken, sich niemals in die innere Verwaltung der überseeischen Besitzungen zu mischen, und was die Ausführung ihrer Handelsgeschäfte anbelangt, zu dem Staate nie in ein anderes Verhältniss treten zu dürfen als in das einer gewöhnlichen Commanditgesellschaft. Ihre Aufgabe sei vielmehr, für den Aufschwung des nationalen Handels, der Schifffahrt, der Fischereien, des Landbaues, der Fabriken und sämmtlicher Industriezweige zu sorgen; sie habe daher in erster Linie die inländischen Fabrikate zu berücksichtigen und sich zu ihren

der Grondvet 1863. Namentlich sind es die finanziellen Ergebnisse Javas, die von de Waal einer einschneidenden Kritik unterzogen werden. Dieselbe Frage wurde auch von Peschel in einem übersichtlichen Essay behandelt: Vermischte Schriften III.

Fracht- und Transportarten hauptsächlich niederländischer Schiffe unter niederländischer Flagge zu bedienen, vor Allem aber ihr Augenmerk darauf zu richten, die Beziehungen zwischen dem Mutterlande zu consolidiren und zu erweitern.

Die „Nederlandsche Handelsmaatschappy“ hat um die Entwicklung des holländisch-ostindischen Verkehrs sich grosse Verdienste erworben. Die Unternehmungen in Westindien, China und der Südsee waren zwar nicht vom Glücke gekrönt, dagegen gelang es ihr, in Bengalen, im Golfe von Persien, in Siam und den Molukken festen Fuss zu fassen. Ihre Hauptfactorei befand sich in Batavia. In Folge des von van der Bosch eingeführten Cultursystems in Java erhielt die Maatschappy eine andere Stellung. Van der Bosch, im Jahre 1834 zum Colonienminister ernannt, schloss mit der Gesellschaft Consignationscontracte ab, wonach dieselbe der Regierung Vorschüsse machte, wofür ihr ein grosser Theil der Jahresernte an Kaffee, Zucker und Indigo überlassen wurde. Die Anforderungen der Regierung nöthigten die Gesellschaft oft zur Aufnahme von Anleihen. Van der Bosch verpfändete in der Folge mehrere Jahre voraus die Ernte von Kaffee, Zucker und Indigo.

Man hat das durch Bosch in Java und den anderen ostindischen Besitzungen eingeführte Colonialsystem richtig „mit einer grossen Oekonomie, einem ungeheuer ausgedehnten Staatsgeschäfte“ verglichen. Die ganze Production und Cultur des holländisch-ostindischen Archipels stand unter dem Monopol der Regierung. Der Staat war und ist Eigenthümer der Pflanzungen, welche unmittelbar für seine Rechnung bewirthschaftet werden. Die Regierung hatte wohl viele Pflanzungen an Private überwiesen, aber nur gegen Lieferung aller darauf gewonnenen Producte an den Staat zu festen, nach der Qualität bestimmten Preisen. Freie Pflanzungen gab es nur sporadisch. Die Maatschappy besorgte gegen Vergütung von Provision und Zinsen den Einkauf auf holländischen Märkten all' dessen, was das Gouvernement in sämmtlichen ostindischen Besitzungen aus Europa bedurfte, und übernahm die Lieferung dieser Gegenstände an die Orte ihrer Bestimmung, wodurch sie über den wichtigsten Theil der niederländischen Handelsflotte verfügte, ohne selbst Schiffe zu besitzen. In Java verlud die Gesellschaft die Erzeugnisse der Colonien, brachte sie auf die holländischen Märkte, verkaufte sie hier für

Rechnung der Regierung gegen festgestellte Vergütung von Provisionen, Frachten u. s. w. Das Ausland konnte auf diese Weise an dem Handel mit den holländisch-ostindischen Besitzungen gar keinen Antheil nehmen. Regierung und Gesellschaft strebten einfach dahin, die Ausfuhr in die Colonien von solchen Gegenständen, welche Holland selbst nicht erzeugte, möglichst zu beschränken, die Ausfuhr aus den Colonien zu steigern. Die Auctionen in Kaffee und Gewürzen wurden zweimal jährlich zu bestimmten Zeiten abgehalten. Die Gegner der Maatschappy, deren Argument dahin lautete, dass die Regierung und der Handel ohne die Privilegien der Gesellschaft bei freier Concurrenz nur gewinnen könnten, wurden auf die beträchtliche Zunahme der Production und der Ausfuhr unter dem bestehenden System hingewiesen. Die Thatsache konnte nicht in Abrede gestellt werden, dass Java grosse Fortschritte machte. Die Ausfuhr von Kaffee betrug im jährlichen Durchschnitte: 1829—1833 $39._{185}$ Mill. Pfd., 1839—1843 $125._{49}$ Mill. Pfd.; die Ausfuhr von Zucker stieg in demselben Zeitraume von 181.854 Pfd. auf $1._{086}$ Mill. Pfd. im jährlichen Durchschnitte. Die Ausfuhr von Indigo hob sich von rund 130.000 Pfd. in den Jahren 1831—1833 auf $1._{76}$ Mill. Pfd. 1841—1843. In Kaffee gaben die holländischen Märkte bis auf die jüngste Zeit die tonangebendste Rolle; auch England musste bei den grossen holländischen Auctionen erscheinen und daselbst seinen Bedarf decken; und die Engländer bezogen in Folge ihrer damaligen Zollpolitik, wonach Kaffee, der aus nichtenglischen Märkten nach England eingeführt wurde, einem hohen Zolle unterlag, Javakaffee auf einem grossen Umwege. Für englische Rechnung wurden auf den holländischen Auctionen grosse Mengen Kaffee gekauft, in Amsterdam und Rotterdam verladen, nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung gebracht, dort in englische Schiffe überladen und endlich als Product der eigenen Colonien mit Umgehung der hohen Zölle in England eingeführt.

Um noch grössere Vortheile für Holland von Java zu erzielen, schritt van der Bosch zur Verschlechterung des Standards. Java wurde mit Kupfergeld überschwemmt und in den Jahren 1832—1842 an 27 Mill. ausgegeben. Sodann wurden die ostindischen Besitzungen mit Anlehen belastet; 1836 erfolgte die erste Ausgabe dieser Schuldpapiere im Betrage von 191 Mill. Gulden; 1839 waren dieselben auf 236 Mill. angewachsen. Seit

dem Rücktritte von van der Bosch von der Leitung des Colonialministeriums trat insofern eine Aenderung ein, als den Generalstaaten das Versprechen geleistet wurde, regelmässig bei Eröffnung einer jeden Sitzungsperiode eine Darstellung der indischen Zustände zu geben und die Ueberschüsse nur im Einverständnisse mit der Volksvertretung zu verwenden. Selbst die Forderung einer Lösung des Verhältnisses zwischen der Regierung und der Maatschappy wurde erhoben. In den Zuständen Javas brachte diese Einflussnahme der holländischen Volksvertretung eine Aenderung nicht hervor. Die Regierung betonte zu wiederholten Malen, dass, wo es sich um coloniale Angelegenheiten handle, die Volksvertretung nicht mitzuwirken habe. Das Loos der indischen Bevölkerung wurde trostloser; Missbräuche und Ungerechtigkeiten der Beamten waren an der Tagesordnung, die Willkür derselben eine grauenerregende. In manchen Districten erhielt die Bevölkerung vier Jahre lang keinen Lohn ausgezahlt, ohne dass der Beamte bestraft wurde. Im Jahre 1843 wurde unter dem Colonialminister Baud auch Reis dem „Culturstelsel" einverleibt, d. h. der Anbau dieses für die Bevölkerung wichtigen Nahrungsmittels sollte monopolisirt werden.

Selbst massvolle Beurtheiler gestehen, dass das Cultursystem in Bezug auf die Entwicklung der natürlichen Hilfsquellen des Landes und auf die Vermehrung der Steuern wohl günstig gewirkt habe, für den Weltverkehr jedoch nur von geringem Einflusse geblieben sei,[1]) da die holländische Regierung an den Principien ihrer alten Handelspolitik festgehalten habe, und während ringsum Freihäfen entstanden seien und der Handel, von allen Hemmnissen befreit, den grossartigsten Aufschwung genommen habe, blieb er in den holländischen Besitzungen durch Differentialzölle und Plackereien aller Art Beschränkungen unterworfen.[2])

[1]) Scherzer, Statistisch-commercielle Ergebnisse der Novara-Reise, S. 288 und 290.

[2]) Im Jahre 1858 bestimmte der Generalgouverneur von Niederländisch-Indien, dass für den allgemeinen Handel, sowohl für die Ein- als auch Ausfuhr, mehr Häfen geöffnet werden sollen, und zwar auf Java: Anjer, Bantam, Indramaijoe, Cheribon, Tagal, Pekalongan, Rembang, Pasöröan, Probolingo, Bezökie, Panarökan, Banjövangie, Pangool, Patjitan, Tjilatjap und die Wijnkoopsbai; auf der Westküste Sumatras die Häfen Natal und Priaman, auf dem südlichen und

Bis 1866 waren die Zölle sehr hoch. Im Besitze der Begünstigungen befand sich die niederländische Handelsgesellschaft (Nederlandsche Handels-Maatschappy), welche die auf den Krondomänen gewonnenen Producte in Holland gegen eine bestimmte Provision für Rechnung der Regierung verkaufte, und um die Fremden fernzuhalten, mussten die auf anderen als holländischen Schiffen eingeführten Waaren einen höheren Zoll entrichten. Im Jahre 1818, als dieser Zoll zum Schutze der holländischen Schifffahrt und des holländischen Handels eingeführt wurde, wurde derselbe je nach der Gattung der Waaren mit 6, 9 und 12 Perc. ad valorem festgesetzt, in den nächsten Jahren von Zeit zu Zeit geändert. Zwei Drittheile der Ausfuhr aus Java wurden durch holländische Schiffe besorgt. Seit 1866 ist eine Ermässigung des Differentialzolles eingetreten. Die Küstenschifffahrt war nur unter holländischer Flagge erlaubt; besondere Einfuhrbewilligungen sind nur für Waffen und Schiesspulver nöthig, während Opium und Salz Regierungsmonopole sind. Ausfuhrzölle wurden auf folgende Artikel erhoben: Arak, Rum, Büffel- und Kuhhäute, Kaffee, Reis, Zucker und Tamarinde. In neuester Zeit haben sich in Holland gegen das auf Java befolgte System gewichtige Stimmen erhoben und die niederländische Colonialpolitik wurde einer einschneidenden Kritik unterzogen. Vornehmlich haben sich Baron Hoëvell und Fransen van de Putte, welche aus eigener Anschauung die Verhältnisse auf Java durch langjährigen

östlichen Theile Borneos der Hafen Sampit. (Pr. Handelsarchiv, 1858, II, S. 244.) Die Verordnung sollte ein Jahr nach der Publication in Kraft treten; sie begegnete jedoch heftigem Widerspruch. Beide Kammern sprachen sich dagegen aus. Petitionen an den König aus den hervorragendsten Handelsstädten Hollands, aus Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht baten um Aufhebung der Verordnung. Die Folge war eine Beschränkung derselben, indem man bestimmte, dass die Eröffnung der Häfen für den allgemeinen Handel sich nicht auf die Einfuhr von Woll- und Baumwollwaren erstreckte, welche westwärts vom Vorgebirge der guten Hoffnung angefertigt sind und aus Häfen ausserhalb Niederländisch-Indien oder aus niederländischen Freihäfen eingeführt werden. Die Einfuhr desselben blieb also in den neuerdings eröffneten Häfen vorläufig verboten. Das in Holland so oft betonte Princip: die Colonien seien nur für die Niederländer, nicht für die Fremden, hat also über eine freiere Handelsrichtung den Sieg davongetragen. Auch eine spätere Verordnung der niederländisch-indischen Regierung beschränkte die directe Einfuhr holländischer oder indischer Manufacturwaaren blos auf Batavia, Samarang, Surabaya und Padang. (Pr. Handelsarchiv, 1859, I, 574; II, 172.)

Aufenthalt kennen gelernt hatten, um die Beleuchtung der Zustände in den holländischen Colonien ein nicht hoch genug zu schätzendes Verdienst erworben und die Abschaffung des „Culturstelsels“ in warmer Weise befürwortet. Erst nach langjährigen Kämpfen gelang es dem Colonialminister de Waal, wenigstens einige Reformen im Jahre 1869 anzubahnen und trotz des energischen Widerstandes der conservativen, mit den Ultramontanen und Orthodoxen Hand in Hand gehenden Partei dem Grundsatze in den Kammern Annahme zu verschaffen, dass den Eingebornen das Recht eingeräumt wurde, persönliches Grundeigenthum zu erwerben.

Die wichtigsten Ausfuhrproducte Javas sind: Kaffee, der seit 1710 hier gepflanzt wird.[1]) Die Quantität des gewonnenen Kaffees betrug im Durchschnitte der Jahre 1835—1838 39.$_{168}$ Mill. Pfd., 1839—1843 125.$_{495}$ Mill. Pfd., 1852—1858 über 800.000 Pikuls (à 125 Pfd.) Die Anzahl der Bäume hat sich seit 1855 nicht vermehrt; die Ernte lieferte:

	Pikuls		Pikuls
1868	588.616	1873	773.920
1869	962.800	1874	1,031.989
1870	986.038	1875	493.420
1871	446.304	1876	1,266.196
1872	985.961	1877	875.410

Die Kosten für ein Pikul stellten sich in dem Jahre 1870 je nach der Ernte auf 14.$_{48}$—17.$_{25}$ fl.; in Holland wurde der Pikul im Durchschnite verkauft: 1868 36.$_{67}$ fl., 1875 62.$_{98}$ fl., 1876 57.$_{99}$ fl., 1877 58.$_{03}$ fl. Die Kaffeepflanzungen werden von den Eingebornen betrieben, der reif gewordene Kaffee eingesammelt, getrocknet, die Schale entfernt und in den durch die Regierung angewiesenen Packhäusern gegen den gesetzlich festgesetzten Preis abgeliefert. Der Kaffee wird für Rechnung der Regierung nach Holland verschickt und in öffentlichen Auctionen von der Handelsmaatschappy verkauft; nur 100.000 Pikuls werden in Batavia selbst an die Meistbietenden verkauft. Privatkaffee, d. h. dasjenige Product, welches auf den von der Regierung verpachteten Ländereien gewonnen und den europäischen Pflanzern frei zur Verfügung überlassen wird, wird etwa 150.000—200.000

[1]) Die statistischen Angaben sind dem Staatkundig en staathuishoudkundig Jaarbockje (Amsterdam), von dem 31 Jahrgänge bis 1879 vorliegen, entnommen.

Pikul gewonnen.[1]) — Zuckerrohr wurde auf 40.600 Bouws (60.900 Acrs) in den fünfziger Jahren gebaut; 1877 wurden 42.256 Bouws bepflanzt; die Ernte lieferte damals $1._{352}$ Mill. Pikuls, 1877 $2._{872}$ Mill. Pikuls. Die Anzahl der auf Java befindlichen Zuckerfabriken ist gleich geblieben; sie beträgt 95. Javazucker, der früher grösstentheils direct nach Holland ging, wird in letzteren Jahren nur in verhältnissmässig geringeren Mengen dahin versendet. Die holländischen Raffinadeure verarbeiteten früher ausschliesslich Colonialzucker, während für sie gegenwärtig die Raffinerie von Rübenzucker vortheilhafter sein soll. Australien, die Vereinigten Staaten und Marseille beziehen jetzt ziemlich viel Javazucker. — Die Indigopflanzungen sind zurückgegangen, obgleich der Gewinn in manchen Jahren ein beträchtlicher ist.[2]) Noch 1841 soll Indigo auf 75.000 Bouws gepflanzt worden sein und der Gesammtwerth $1._{862}$ Mill. Pikuls betragen haben; 1877 lieferten blos 12.943 Bouws einen Ertrag. — Die Tabakcultur hat sich in einigen Theilen der Insel vermehrt; zumeist beschäftigen sich Private mit dem Anbau. 1876 wurden 190.000, 1877 145.000 Packen gewonnen und zumeist nach Holland verschickt. — In den letzten Jahrzehnten ist es mit grossen Anstrengungen und Opfern gelungen, die Chinacultur in Java heimisch zu machen. Besondere Verdienste erwarb sich um die Acclimatisirung Doctor Hasskarl. Seit einigen Jahren erscheint javanische Chinarinde auf dem europäischen Markte. Durch Beschluss der Regierung vom 2. April 1870 wurde das Maximum der anzupflanzenden Chinarindenbäume auf zwei Millionen festgestellt, eine Zahl,

[1]) Seit 1869 wurden folgende Mengen Javakaffee auf den holländischen Märkten in den Handel gebracht:

Jahr	Kistchen	Preis fl.
1869	30.047	85—90
1870	40.584	85—90
1871	35.134	80—85
1872	46.432	80—85
1873	53.620	80—85
1874	51.985	75—80
1875	81.133	75—80
1876	50.835	70—75
1877	48.393	60
1878	66.503	55—60

[2]) In Soerabaja schätzt man den Reingewinn auf 100 fl., in Probolingo sogar auf 120 fl. per Bouws.

die im Jahre 1872 erreicht wurde. Die ganze Ernte für 1872 wurde auf 16.000 Kilogr. geschätzt, 1876 auf 100.000 Kilogr., wobei die Ausbeute an Quinium nicht eingerechnet ist. Letzteres hat ebenfalls grossen Absatz gefunden, indem man es, in Teneriffawein aufgelöst, in Ostindien und Singapore verbraucht.[1])

Die Reiscultur wird fast ausschliesslich auf Rechnung der javanischen Grundbesitzer betrieben. Im Jahre 1856 lieferte die Ernte $32._8$ Mill. Pikuls, 1870 $46._2$ Mill. Der höchste Ertrag erscheint im Jahre 1874 mit $57._8$ Mill. Pikuls ausgewiesen, seither im Durchschnitte 56 Mill. Reis bildet das wichtigste Nahrungsmittel des Javaners und er verwendet auf den Anbau besondere Sorgfalt. Reis wird auch zur Destillirung von Arak verwendet, wovon jährlich beträchtliche Mengen ausgeführt werden. Von dem in der Residentschaft Cheribon gewonnenen Tafelreis geht etwas nach Australien, der grössere Theil nach Holland.[2]) — Die Production von Thee beläuft sich auf ungefähr 2—$2._5$ Mill. Kilogramm und findet zumeist in Holland, in letzterer Zeit auch auf dem Londoner Markte Absatz.

Eine einheimische Industrie von Bedeutung besitzt Java nicht. Nur die Fabrikation von Bastiks, jener Baumwollstoffe mit aus freier Hand gezeichneten Mustern, hat in der letzten Zeit einen grossen Aufschwung genommen. In den Residentschaften Samarang und Badu, sowie in den Fürstenländern von Djocjocarta und Suracarta werden die schönsten Bastiks erzeugt. Den Verkehr im Innern vermitteln zumeist Mauren und Chinesen, der Schifffahrtsverkehr liegt in den Händen der Holländer; zwischen allen Häfen der Colonien sind regelmässige Dampferlinien errichtet.

5. Der niederländische Colonialbesitz umfasst ausser Java in Asien noch die Molukken, den grössten Theil von Sumatra, einige der kleinen Sundainseln, Makassar und die Nordostküste von Celebes, Banda und verschiedene Niederlassungen auf Borneo;

[1]) Vgl. die sehr interessanten und lehrreichen Artikel von Carl Müller in „Unsere Zeit" 1873: Die Verpflanzung des Chinabaumes und seine Cultur.

[2]) Die Reiscultur lieferte ein Erträgniss in Mill. Pikuls:

1870	$46._{164}$	1874	$57._{843}$
1871	$47._{288}$	1875	$56._{153}$
1872	$47._{353}$	1876	$56._{696}$
1873	$52._{244}$	1877	$55._{764}$

in Amerika: die westindischen Inseln Curaçao, St. Eustache, Saba und einen Theil von St. Martin; auf dem Festlande aber Holländisch-Guyana oder Surinam. Die ehemaligen Besitzungen an der Westküste Afrikas wurden 1871 an England abgetreten. Der Besitz Hollands in Australien beschränkt sich auf einige Etablissements von Neuguinea.

Auf Amboina sind Gewürznelken das wichtigste Product, deren Ertrag jedoch ungemein schwankend ist; 1850 lieferte die Ernte nahezu 400.000 Pfd., im darauffolgenden Jahre nahe an 98.000 Pfd., 1856, seit 1846 die reichste Ernte, 614.000 Pfd. Die Regierung legt einen grossen Werth auf den Anbau, obgleich der Handel mit grossen Verlusten verbunden ist. Auf Banda werden Muskatnüsse gebaut.

Die ergiebigen Goldminen Borneos wurden von den Chinesen ausgebeutet, welche für die Erlaubniss zur Bearbeitung der Minen eine geringe Abgabe entrichten.[1]) Die Zinnminen auf Banka werden von europäischen Ingenieuren bearbeitet und lieferten 1856 über 100.000 Pikuls des trefflichsten Zinnes. Im jährlichen Durchschnitte werden etwa 75.000—80.000 Pikuls gewonnen. Auch auf dem benachbarten Eilande Billiton wird Zinkerz gefördert; die Ausbeute wurde von der Regierung einer Privatgesellschaft gegen einen dreipercentigen Pachtschilling von der Production übertragen und beträgt im Durchschnitte jährlich 35.000—40.000 Pikuls.[2]) Während das von der Regierung gewonnene Product in Holland auf den Markt gebracht wird, kommt das Ergebniss der Billitongruben in Batavia in den Handel und zwar werden alle zwei Monate Versteigerungen abgehalten.[3]) Von grosser Bedeutung werden Kohlenminen auf der Ostseite Borneos. Vor einem Menschenalter kamen die ersten Kohlengruben in Betrieb und im Anfange der siebziger Jahre wurde die jährliche Production auf etwa 10.000 Tonnen geschätzt. Die von den Mineningenieuren der Regierung angestellten Untersuchungen ergaben, dass die reichen Kohlenlager ein der eng-

[1]) Zuverlässige Angaben fehlen; Raffles schätzte den Werth des gewonnenen Goldes auf $15._5$ Mill. Mark, eine jedenfalls zu hohe Ziffer; wahrscheinlich $4—4._5$ Mill. Mark.

[2]) Mohnike: Banka und Palembang, Münster 1874.

[3]) Mittheilungen der k. k. österreichischen Consulatsbehörden. 1881. IX. Jahrgang, S. 412.

lischen Kohle mindestens gleichstehendes Product besitzen. Auch auf Sumatra befinden sich Kohlenlager, die jedoch im Innern des Landes liegen.

In Niederländisch-Guyana war der Landbau unter englischer Herrschaft emporgeblüht, der Handel nahm einen ausserordentlichen Aufschwung. Nach dem Abzuge der Engländer im Jahre 1816 änderten sich die Verhältnisse. Die Colonie ging seitdem beträchtlich zurück. Van der Bosch, der vor seiner Wirksamkeit im ostindischen Archipel als ausserordentlicher Commissär nach Surinam geschickt wurde, ergriff zwar eine Reihe von Massnahmen zur wirthschaftlichen Hebung des Landes, allein das von ihm begünstigte Handelssystem, wornach die Colonie hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr auf das Mutterland beschränkt wurde, war in vielfacher Hinsicht ein Missgriff. Dazu kam, dass die von ihm bezüglich einer milderen Behandlung der Sklaven erlassenen Verordnungen unausgeführt blieben. Paramaribo, welches 1821 durch einen Brand fast vernichtet wurde, wobei der Schaden sich auf 16 Mill. Gulden belief, wurde 1832 zum zweiten Male durch Brandstiftung in Asche gelegt. Erst im Jahre 1862 wurde die Freierklärung aller Sklaven verkündet — eine Massregel, die nach neunjährigen Verhandlungen in der holländischen Kammer zu Stande kam. Die Emancipation erfolgte jedoch unter der Bedingung, dass die Sklaven nicht wie in Curaçao und auf den anderen Inseln sogleich frei sein sollen, sondern zehn Jahre lang unter der Aufsicht des Staates zu bleiben hätten und, obwohl vollkommen frei in ihrer Wahl, wo und wem sie zu dienen hätten, doch zu geregelter Arbeit sich zu verbinden verpflichtet wären. Der Uebergang von Sklaverei zu freier Arbeit hat sich in Surinam ohne gewaltige Erschütterungen vollzogen und die Colonien wurden nicht, wie in den anderen niederländischen Besitzungen, in Folge der Emancipation durch Mord und Brandstiftung heimgesucht. Mangel an Arbeitskräften stellte sich ein. Die im Jahre 1865 in Amsterdam errichtete „Surinamische Einwanderungsgesellschaft“ suchte demselben durch Einführung von Kulis abzuhelfen, allein die englische Regierung machte durch das Verbot der Kuliausfuhr aus den chinesischen Häfen die Bestrebungen der Holländer zu nichte. Die im Jahre 1865 zur Beschwichtigung einer Geldkrisis gegründete Surinamische Bank trug einigermassen dazu bei, dass Handel und Verkehr

sich hoben. Ein Jahr darauf wurden die von Einwohnern gewählten Provinzialstaaten eröffnet und es lag nunmehr in der Hand der Colonisten, die erforderlichen Reformen zu ergreifen.

Die Ausfuhr der wichtigsten Exportartikel ist folgende: Zucker 1851 $12._{15}$ Mill. Kilogr., 1855 $16._{95}$ Mill. Kilogr.; seitdem schwankende Mengen im Durchschnitte von 14—16 Mill. Kilogr.; nach Emancipation der Sklaven am 1. Juli 1863 ist zunächst ein Rückschlag eingetreten und die Ausfuhr sank von $13._{6}$ Mill. Kilogr. im Jahre 1863 auf $10._{2}$ Mill. Kilogr. im Jahre 1864 und auf $7._{8}$ Mill. Kilogr. im Jahre 1865 herab; seitdem ist wieder eine Steigerung eingetreten. Es betrug die Ausfuhr in Millionen Kilogramm:

1867	$10._{5}$	1873	$12._{6}$
1868	$11._{3}$	1874 [1]	$10._{9}$
1869	$9._{8}$	1875	$8._{9}$
1870	$11._{2}$	1876	$10._{1}$
1871	$11._{8}$	1877	$10._{97}$
1872	12		

Die Production an Cacao hat zugenommen und die Ausfuhr ist von 55.000 Kilogr. im Jahre 1855 auf 362.000 Kilogr. im Jahre 1862 gestiegen; seitdem ist eine weitere Zunahme der Ausfuhr eingetreten; dieselbe betrug 1873 $0._{825}$, 1874 $1._{1}$, 1876 $1._{347}$ Mill. Kilogr. Die weiten Waldungen sind ungemein reich des besten Möbelholzes. Die im Jahre 1865 gegründete Bank wirkt erspriesslich. Der gesetzliche Zinsfuss ist 8 Perc., der Bankdiscont 9 Perc. Die früher nicht unbeträchtliche Kaffeeausfuhr hat seit 1873 ganz aufgehört. Dagegen hat sich die Production von Cacao sehr gesteigert. Der Baumwollexport ist zurückgegangen und von 518.000 Kilogr. im Jahre 1855 auf 60.000 Kilogr. im Durchschnitte der Jahre 1874—1876 herabgesunken. Beträchtlich ist noch immer der Export von Rum und Melasse; von letzterem Artikel schwankte derselbe in den Jahren 1851—1863 zwischen 2—3 Mill. Liter, eine Ziffer, die seitdem nicht erreicht wurde; 1874—1876 belief sich die Ausfuhr auf $1._{3}$ Mill. Liter durchschnittlich im Jahre.

6. Der gesammte Handel der Niederlande betrug in Millionen Gulden:

[1]) Am 1. Juli 1873 hörte die zehnjährige Staatsaufsicht auf.

	Einfuhr		Ausfuhr		
	Allgemeine	Zum Verbrauch	Allgemeine	Aus dem freien Verkehre	Durchfuhr
1846—1850	266	176.5	212	—	92.1
1851—1855	329.4	221	282	173.5	109
1855—1860	419	302.5	351.5	236.5	114
1861—1865	486.5	306	406	301	105
1866—1870	578	460.5	481.5	367	114
1871	785	589	649	460	198

Seit 1872 hat die Handelsstatistik eine neue Form erhalten, indem nicht der Werth, sondern blos die Mengen der allgemeinen Ein- und Ausfuhr angegeben werden. Es betrug:

	Allgemeine Einfuhr	Allgemeine Ausfuhr	Einfuhr zum Verbrauch	Ausfuhr a. d. freien Verkehr	Durchfuhr
	in Mill. Kilogr.		in Mill. Gulden		Kilogr.
1872	6451	2956	618	485	885
1873	6956	3510	682	514	1193
1874	6313	3168	671	508	1265
1875	6625	3252	719	539	1147
1876	7619	3461	713	533	1422
1877	7958	3445	751	541	1197
1878	—	—	809.8	564	1242

Unter den Handelsbeziehungen des Königreichs mit den einzelnen Ländern stehen jene mit England obenan. Der Gesammthandel belief sich 1860 auf 207.3 Mill. holländ. Gulden (119.1 Mill. Einfuhr, 88.2 Ausfuhr), 1875 auf über 365 Mill. Gulden (wovon 241.8 auf die Einfuhr, 124.7 Mill. auf die Ausfuhr entfielen). Hierauf folgt das Deutsche Reich: 1860 260 Mill. Gulden (114 Mill. Einfuhr und 146 Mill. Ausfuhr), 1875 im Gesammtwerthe 499 Mill. Gulden (238 Mill. Ausfuhr, 261 Mill. Einfuhr), wobei zu berücksichtigen ist, dass die früheren Handelsausweise den Verkehr mit Hannover, Oldenburg und den Hansestädten specialisiren, während in den letzten Jahren blos der Verkehr mit den letzteren getrennt nachgewiesen wird. Von der oben erwähnten Gesammtsumme entfallen über 18 Mill. auf die Hansestädte. In dritter Linie steht Belgien 1860 mit 90.7 Mill. Gulden (47.7 Mill. Einfuhr und 43 Mill. Ausfuhr), 1875 mit 184.9 Mill. Gulden (105.2 Mill. Einfuhr und 79.7 Mill. Ausfuhr). Russland erscheint

1860 mit $28._{5}$ Mill. Gulden ($19._{7}$ Mill. Einfuhr und $8._{8}$ Mill. Ausfuhr), 1875 mit $57._{8}$ Mill. Gulden (37 Mill. Einfuhr und $20._{7}$ Mill. Ausfuhr). Der Verkehr Frankreichs weist einen Rückgang auf: der Gesammthandel betrug 1860 $34._{9}$ Mill. Gulden ($20._{4}$ Mill. Einfuhr und $14._{5}$ Mill. Ausfuhr), 1875 blos $23._{78}$ Mill. Gulden ($16._{7}$ Mill. Einfuhr und $7._{08}$ Mill. Ausfuhr). Noch beträchtlicher ist der Rückgang in dem Verkehre mit Italien: 1860 belief sich derselbe auf über 14 Mill. Gulden, 1875 auf $6._{4}$ Mill. Gulden, und zwar sank die Einfuhr in diesem Zeitraume von $3._{3}$ Mill. auf $1._{9}$ Mill., die Ausfuhr von $10._{8}$ Mill. auf $5._{4}$ Mill. Gulden. Auch der Verkehr mit den nordischen Ländern, Schweden, Norwegen, Dänemark, hat während dieser anderthalb Jahrzehnte keine Fortschritte gemacht.[1])

Unter den transatlantischen Ländern nimmt der Handel mit Nordamerika die erste Stelle ein. Doch ist eine beträchtliche Aenderung eingetreten. Der Gesammthandel belief sich 1860 auf über 26 Mill. Gulden, während er 1875 diese Ziffer nicht ganz erreichte, aber im Jahre 1860 betrug die Einfuhr $15._{86}$ Mill., 1877 $21._{4}$ Mill. Gulden, also eine Zunahme, die Ausfuhr belief sich 1860 auf $10._{4}$ Mill., 1875 blos auf $4._{25}$ Mill. Gulden. Zugenommen hat während dieses Zeitraumes der Handel mit Brasilien, Peru, abgenommen mit den La Platastaaten. Der Verkehr mit den englisch-ostindischen Besitzungen ist im Steigen begriffen. Die Einfuhr betrug 1875 $25._{026}$ Mill. Gulden. Dagegen sind die Handelsbeziehungen zu China und Japan unbedeutend; mit China betrug der Handel 1860 mehr als 3 Mill. Gulden, 1875 kaum eine halbe Million; die Ausfuhr nach Japan wird 1861 auf 768.000 Gulden angegeben, 1875 zeigt 1000 Gulden für die Einfuhr und ebensoviel für die Ausfuhr.

7. Die Schifffahrt hat seit 1841 sich bedeutend entwickelt. Beladen liefen ein:

[1]) Uebersicht des niederländischen Specialhandels mit den wichtigsten Staaten in Mill. Gulden:

	1852		1853		1854		1875		1876		1877	
	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
Belgien	$26._{5}$	$24._{6}$	$25._{2}$	$24._{1}$	$41._{4}$	$30._{5}$	$105._{2}$	$79._{7}$	$101._{8}$	$85._{6}$	$106._{6}$	$90._{3}$
Frankreich	$12._{8}$	$10._{3}$	$12._{5}$	$11._{7}$	$12._{2}$	13	$16._{7}$	$7._{1}$	$17._{3}$	$7._{5}$	16	7
Grossbritannien	$83._{5}$	61	$87._{9}$	$73._{9}$	$99._{8}$	$75._{2}$	$241._{8}$	$124._{7}$	225	$124._{2}$	$205._{8}$	$131._{5}$
Deutschland	—	—	—	—	—	—	$155._{2}$	$226._{9}$	$153._{7}$	$220._{6}$	$186._{7}$	$216._{7}$
Russland	$18._{4}$	$5._{1}$	$17._{9}$	$3._{7}$	$9._{2}$	1	$37._{7}$	$20._{8}$	$43._{1}$	$14._{8}$	$56._{6}$	$7._{5}$
Ver. St. N.-Amerikas	$9._{3}$	$5._{8}$	$6._{7}$	$5._{5}$	$7._{5}$	$5._{2}$	$21._{5}$	$4._{2}$	$30._{2}$	$4._{8}$	$39._{1}$	4

	Unter niederländ. Flagge Anzahl der Schiffe	Unter niederländ. Flagge Tausend Tonnen	Unter fremder Flagge Anzahl der Schiffe	Unter fremder Flagge Tausend Tonnen
1841	3608	363	3101	511
1846	3236	437	4316	714
1851	3101	461	3325	629
1856	3611	611	4366	798
1861	3831	671	4768	1009
1866	3151	584	4791	1240
1871	3051	715	6561	2012
1875	2171	742	5313	2126
1876 [1]	2389	644	5576	1971
1877	2488	781	5628	2088
1878	2367	885	5345	2162

Es liefen aus:

	Unter niederländ. Flagge Anzahl der Schiffe	Unter niederländ. Flagge Tausend Tonnen	Unter fremder Flagge Anzahl der Schiffe	Unter fremder Flagge Tausend Tonnen
1841	1869	277	1851	273
1846	2008	290	2218	353
1851	2168	332	2171	423
1856	2524	474	2282	479
1861	2451	489	2208	542
1866	1989	412	2725	820
1871	1967	491	2931	1010
1876 [1]	1777	546	3212	1100
1877	1803	589	3133	1126
1878	1773	691	2755	1046

Der auswärtige Verkehr concentrirt sich in Amsterdam und Rotterdam; letzteres hat in den ersten Jahrzehnten die Bedeutung Amsterdams fast überflügelt. Die holländischen Colonialproducte: Zucker, Kaffee, Reis, Indigo, Tabak, Thee u. s. w. werden von Rotterdam nach allen Richtungen, vornehmlich nach Deutschland verführt; die eigenen landwirthschaftlichen Erzeugnisse werden über diesen Hafen nach England verschickt. Zum Theil ist Rotterdam auch Transithafen zwischen England und Deutschland. Amsterdam unterhält auch einen lebhaften Verkehr mit den französischen Häfen, mit Italien und den Antillen; mit Amerika,

[1] Seit 1876 beträgt die Tonne 2_{83} Kilogr. mehr.

Indien, China und Japan. Amsterdam ist der erste Zuckermarkt des Continents; es ist der Hauptgeldmarkt der Niederlande. Amsterdam hat in den letzten Jahren bedeutende Anstrengungen gemacht, sich in Bezug auf Baumwolle von Havre und Liverpool zu emancipiren. Vor fünfzehn Jahren kamen directe Zufuhren selten vor; 1880 erreichte die Einfuhr 54 Mill. Kilogr.

Amsterdam und Rotterdam sind die ersten Kaffeemärkte Europas. Die Handelszufuhren in Amsterdam betrugen im Jahre 1852 543.754, 1853 430.582, 1854 432.301 Ballen; 1877 $1._{037}$ Mill. Ballen durch die Handelsmaatschappy. Durch Private wurden importirt 1852 28.000, 1853 26.500, 1854 61.850, 1877 330.000 Ballen. In Amsterdam und Rotterdam wurden verkauft in den Auctionen der Handelsmaatschappy 1875 797.861, 1876 820.616, 1877 929.693 Ballen. Die Ausfuhr belief sich aus Amsterdam auf 698.591 Ballen ostindischen Kaffees gegen 472.735 Ballen 1876. Die Ausfuhr von Thee aus Amsterdam hat sich von 4398 Kisten im Jahre 1855 auf 57.400 Kisten im Jahre 1877 gehoben; in Rotterdam wurden exportirt 1855 5976, 1877 über 60.000 Kisten. Zinn, früher ein beliebter Speculationsartikel, findet bei zunehmender Production nur geringen Absatz; noch in den Jahren 1852—1855 betrug die Ausfuhr aus Amsterdam jährlich im Durchschnitte 120.000 Block. Die Zufuhr an Häuten aus Java hat beträchtlich zugenommen.

8. Der Handel in Niederländisch-Ostindien betrug in Mill. Gulden bei der Einfuhr:

	1874		1875		1876	
	Waaren	Baargeld	Waaren	Baargeld	Waaren	Baargeld
für Rechnung der Regierung	$5._{31}$	1	$3._{774}$	$4._{245}$	$4._{4}$	$0._{7}$
für Privatrechnung	$95._{64}$	$4._{658}$	$95._{3}$	$108._{17}$	$109._{2}$	$7._{2}$

Der Werth der Ausfuhr:

	1874		1875		1876	
	Waaren	Baargeld	Waaren	Baargeld	Waaren	Baargeld
für Rechnung der Regierung	$41._{7}$	—	$41._{474}$	—	$51._{2}$	—
für Privatrechnung	$126._{1}$	$1._{3}$	$130._{768}$	$4._{83}$	$154._{2}$	$8._{1}$

Der grösste Theil entfällt natürlich auf die Niederlande; hierauf folgen Singapore, England, Amerika, Siam und Australien, auf die übrigen Länder entfallen nur verhältnissmässig winzige Beträge.

9. Der Werth des Handels in Surinam betrug in Millionen Gulden:

	Allg. Einfuhr	Allg. Ausfuhr
1850	$2._{087}$	$2._{874}$
1855	$2._{401}$	$3._{398}$
1860	$3._{056}$	$4._{524}$
1865	$4._{504}$	$2._{235}$
1870	$4._{042}$	$2._{657}$
1871	$3._{997}$	$2._{902}$
1872	$3._{688}$	$3._{243}$
1873	$3._{952}$	$3._{181}$
1874	$3._{645}$	$2._{617}$
1875	$3._{125}$	$2._{409}$
1876	$3._{183}$	$2._{813}$
1877	$3._{453}$	$4._{080}$

Die Schiffahrt:

	Eingelaufene Schiffe	Tonnen oder Lasten	Ausgelaufene Schiffe	Tonnen oder Lasten [1]
1850	246	12.594	245	12.542
1855	219	15.686	208	14.539
1860	210	14.451	217	15.307
1865	184	13.211	173	12.849
1870	205	11.792	192	10.914
1875	192	21.105	197	21.987
1876	175	19.629	131	19.225
1877	201	20.884	204	21.620

Was die Vertheilung auf die verschiedenen Flaggen anbelangt, so hat die niederländische abgenommen. [2])

[1]) Bis 1871 Lasten seitdem Tonnen.

[2]) Es wurden eingeführt in Surinam:

	1849	1858	1868	1877
Bier Liter	61.000	78.000	108.000	216.000
Butter Kilogr.	74.000	70.000	81.000	86.600
Fische ges. Kilogr. . . .	950.000	1,390.000	1,300.000	920.000
Fleisch „ . . .	430.000	760.000	746.000	840.000
Käse „ . . .	33.000	42.000	77.000	53.000
Kornmehl „ . . .	800.000	1,200.000	600.000	1,700.000
Oel Liter	71.000	100.000	105.000	200.000
Reis Kilogr.	320.000	1,400.000	865.000	1,850.000
Seife „	70.000	56.000	75.000	85.000
Wein Liter	117.000	89.000	76.000	118.600

ZEHNTES CAPITEL.

Belgien[1]).

1. Die französische Revolution hat auf die ehemaligen österreichischen Niederlande befruchtend gewirkt, nachdem durch die Eroberung des Landes die kriegerischen Wirren ein Ende gefunden hatten. Die belgische Industrie erhielt nach der Einverleibung des Landes mit Frankreich ein weites Absatzgebiet. Die Beseitigung der Zünfte, die Aufhebung der Privilegien einzelner Städte, welche von der früheren Gesetzgebung bezüglich des Betriebes einzelner Industriezweige dem Flachlande gegenüber ungemein begünstigt waren, der Wegfall der Mauthen und der Beschränkungen der Flussschifffahrt verfehlten nicht, auf Handel und Gewerbe günstig einzuwirken. Besonders der Bergbau entwickelte und erschloss immer mehr die reichen Steinkohlenschätze des Landes. Der Belgier Liévin Bouvens begründete die Maschinenspinnerei für Baumwolle und führte bereits 1798 die von dem Engländer John Kay erfundene Schnellschütze beim Handwebstuhl ein. Napoleon hat der wirthschaftlichen Entwicklung des Landes grosse Sorgfalt zugewendet. Die Häfen von Antwerpen, Ostende, Nieuport, Blankenberghe wurden verbessert, Canäle, unter denen der Canal zur Verbindung der Schelde mit dem Rheine, in Angriff genommen und zum Theil ausgebaut. Die Gründung von landwirthschaftlichen und gewerblichen Ge-

[1]) Briavoinne, M. N., De l'industrie en Belgique. Bruxelles 1839. — Heeren, Dr. Fr., Zusammenstellung technisch-statistischer Bemerkungen über die Industrie des Königreichs Belgien. Hannover 1842. — Heuschling, Xavier, Essai sur la statistique générale de la Belgique. Bruxelles 1841. 2. Aufl. — Höfken, Gustav, Belgien in seinen Verhältnissen zu Frankreich und Deutschland mit Bezug auf die Frage der Unterscheidungszölle für den Zollverein. Stuttgart und Tübingen. 1845. — Horn, J. E., Bevölkerungswissenschaftliche Studien aus Belgien, mit durchgehender vergleichender Erforschung der entsprechenden Verhältnisse in Oesterreich, Sachsen, Preussen, Frankreich, England, Holland und anderen Staaten. Leipzig 1854. — Steinbeis, Dr. F. v., Die Elemente der Gewerbebeförderung nachgewiesen an den Grundlagen der belgischen Industrie. Stuttgart 1853. — Bruyssel, L'Industrie et le Commerce en Belgique. Bruxelles 1868, ferner Histoire du commerce et du Marine en Belgique. 3 Vol. 1864 fg.

sellschaften wurde begünstigt, die Handelskammern reorganisirt, Gewerbekammern in's Leben gerufen, der Ausbildung des Arbeiterstandes Aufmerksamkeit zugewendet.

Die Continentalsperre hatte hier keinen nachtheiligen Einfluss; die Verluste des auswärtigen Handels wurden reichlich ersetzt durch das grosse Absatzgebiet, welches der belgischen Industrie auf dem Continente sich eröffnete. Verviers, Gent, Tournay standen unter den Industrieorten für das Textilgewerbe in erster Linie, die Eisenindustrie Luxemburgs blühte empor und versorgte die Fabriken von Chareville, Lüttich und Charleroy, die Spitzenfabrikation gewann in Brüssel eine grosse Ausdehnung. Belgien war zu einer Musterwerkstätte Frankreichs geworden, deren Erzeugnisse gesucht wurden im ganzen Reiche.

2. Es war kein glücklicher Gedanke der europäischen Diplomatie, zwei an Sprache Sitte und Religion solch' heterogene Länder wie Belgien und Holland zu einem Staatsgebilde vereinigen zu wollen. Dazu kamen die vermeintlichen Differenzen in wirthschaftlichen Fragen, indem Belgien in Folge seiner schon damals in einigen Zweigen ausgebildeten Industrie schutzzöllnerischen Ansichten huldigte, während die Niederlande durch Tradition und Rücksichtnahme auf ihre Marine und die asiatischen Colonien allen Belästigungen des Verkehrs abhold waren. Schon die provisorische Regierung, welche das Land nach Vertreibung der Franzosen verwaltete, beseitigte den Prohibitiv-Tarif und setzte für die Einfuhr von Waaren mässige Zölle von 3, 5 und 8 Perc. fest. Die belgische Industrie fühlte sich durch diesen plötzlichen Uebergang von der Prohibition zu den neuen handelspolitischen Massnahmen hart getroffen und der übermächtigen Concurrenz Englands preisgegeben. Der unter der holländischen Regierung erlassene Tarif vom 3. October 1816 machte einige Anläufe zum Schutze belgischer Erzeugnisse; doch befriedigten auch die neuen Zollsätze die hochgespannten Erwartungen der belgischen Industriellen nicht. Tuchwaaren und Wollstoffe unterlagen einem Zoll von 8 Perc., Seidenstoffe von 4—6 Perc., Leinen von 2—12 Perc., nur einige Baumwollwaaren waren ziemlich hoch verzollt. Eisen hatte bei der Ausfuhr 2 fl. per 100 Kilogr. zu entrichten. Die Einfuhr von Vieh war ungemein erschwert, und man klagte im Lande, dass dieses der einzige Schutz war, welcher der Landwirthschaft gewährt wurde. Die Unzufriedenheit in

Belgien nahm bedenkliche Formen an. In Gent überlieferten die Arbeiter alle fremden Waaren im Jahre 1816 den Flammen; in Flandern steigerte sich der Unmuth von Jahr zu Jahr und neidisch blickte man auf die französischen Grenzorte Roubaix und Tourcoing, die, wie man annahm, auf Kosten Belgiens einen grossen Aufschwung zeigten. Die Regierung ergriff wohl einige Massnahmen, den laut gewordenen Wünschen Rechnung zu tragen. Selbst belgische Schriftsteller gestehen zu, dass die seit 1820 in Angriff genommene Revision der Zollgesetzgebung den guten Willen der Regierung bekundete und auch durch andere Mittel auf die Hebung der Industrie und des Handels hingewirkt wurde. Eine Anfangs 1820 in's Leben gerufene Commission wurde mit der Revision des Zolltarifs beauftragt, und die Gesetze vom 12. Juli 1821 und 26. August 1822 enthielten eine totale Umgestaltung des Zollwesens. An die Stelle des Werthzolles trat der Gewichtszoll, die heimische Schifffahrt wurde durch eine von fremden Schiffen geforderte Differentialabgabe von 10 Perc. begünstigt. Die Einfuhr von Salz auf nationalen Schiffen wurde freigegeben; sonst war dieselbe zu Lande oder zur See mit einer Abgabe von 2 fl. für 100 Kilogr. belegt. Rohzucker hatte 10 Cent. zu zahlen, wenn er auf heimischen Schiffen eingeführt wurde, sonst 80 Cent. für 100 Kilogr.; Steinkohle unterlag einem Zollsatze von 7 fl. für 1000 Kilogr.; gebleichte baumwollene Gewebe 85 fl. für 100 Kilogr., bedruckt oder gefärbt 100 fl.; Wollgarne 34 fl. für 100 Kilogr.; Seidengewebe 4 fl. per Kilogr. u. s. w. Auch die Agricultur wurde geschützt und die Einfuhr von Weizen, Gerste u. dgl. mit entsprechenden Zollsätzen belegt. Für die Durchfuhr ist der freisinnige Erlass vom Jahre 1822 ungemein wichtig geworden, nach dessen Bestimmungen, wenige Artikel ausgenommen, alle Waaren frei durchgehen konnten. Nicht minder trug die Erleichterung der Zollformalitäten zur Entwicklung des Transits viel bei. Als Frankreich in den Jahren 1822 und 1823 durch einige Massnahmen die Einfuhr belgischer Industrieartikel erschwerte, erhöhte die Regierung auf Grund des Gesetzes vom 26. August 1822, wodurch sie zur Anwendung von Repressalien ermächtigt worden war, die Zölle bei Thonwaaren auf 15—30 Perc. und für einige Textilerzeugnisse auf 20 Perc. und verbot die Einfuhr von Glas, Tüchern, Kaschmir, einigen Chemikalien und von gebranntem Wasser aus Frankreich.

Auch sonst war die Regierung thätig, der Industrie und dem Handel unter die Arme zu greifen. Die Bank zu Brüssel (Société générale pour favoriser l'industrie nationale) mit einem Capitale von 50 Millionen erhielt die Erlaubniss, Filialen in den wichtigsten Städten zu gründen, sowie zur Einziehung der Staatsgelder.[1]) Eine Handelsgesellschaft im Haag (Société de commerce) mit einem Capitale von 37 Millionen wurde vornehmlich für den Verkehr mit den ostindischen Colonien gegründet. Der König zeichnete 4 Millionen, verpflichtete sich bis zu 12 Millionen und übernahm die Garantie einer 4½percentigen Verzinsung für das gezeichnete Capital (1824). Die Zeichnungen erreichten die Höhe von $69._5$ Mill. Fr. In Luxemburg und Limburg wurde eine Gesellschaft zur Ausbeutung des Bergbaues in's Leben gerufen und erhielt im Jahre 1827 die Erlaubniss zum Baue eines Canals behufs Verbindung der Maas und Mosel durch Luxemburg. Andere Wasserverbindungen erleichterten den Verkehr zwischen den verschiedenen Theilen des Landes. Der Canal von Pommerœul nach Antoing wurde 1826 eröffnet; der Canal von Terneuzen, welcher Gent mit dem Meere verbindet, gelangte ein Jahr darauf zur Vollendung.

Die belgischen Städte legten in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts den Grund zu ihrer nachmaligen Bedeutung im Wirthschaftsleben Europas. Tournay, Verviers, Gent, Brüssel, Lüttich versendeten ihre Erzeugnisse über die Grenzen des Landes hinaus; Antwerpens Beziehungen zu Deutschland und Ostindien waren ziemlich belangreich. Die Kohlenausbeute Hennegaus, die Eisenwerke zu Couvin und Seraing erfreuten sich der Unterstützung von Seite der Regierung; in Charleroy und Umgebung schritt man an die Ausbeutung von Kohlen und begründete die später so umfangreiche Industrie in Eisen und Glas. Die Baumwollindustrie arbeitete für den Export nach Java und schlug die englische Concurrenz erfolgreich aus dem Felde. Die Industrie in Chemikalien schlug Wurzel im Lande und liess eine grössere Entwicklung in der Zukunft erwarten.

3. Belgien hatte seine Unabhängigkeit erreicht. Durch die Trennung von Holland verlor die Industrie grosse Capitalien, Märkte und Absatzwege. Die Verluste Antwerpens in Folge des

[1]) Von der ersten Actienemission wurden blos 6500 genommen; der König zeichnete die übrigen 23.500 Actien.

Bombardements waren bedeutende; die in den Entrepots verbrannten Waaren werden auf 8 Mill. Fr. geschätzt. Nach vielen Anstrengungen überwand jedoch die belgische Industrie die Krise.

Die politischen Verhältnisse im Jahre 1838, welche das Land zwangen, sich gegen Holland zur Wehre zu setzen, unterbrachen die industrielle Thätigkeit; durch die im Jahre 1839 zum Abschlusse gebrachten Verhandlungen mit den Niederlanden schwand die Kriegsgefahr und damit auch der Druck, der auf den Gewerben lastete. Bereits im Jahre 1832 hatte die Regierung eine Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und den Rheingebieten in's Auge gefasst; zwei Jahre später schritt man an die Ausführung; allein obgleich die Arbeiten rasch beendigt wurden, gelang es der englischen Hafenstadt nicht, die Concurrenz Amsterdams und Rotterdams aus dem Felde zu schlagen. Die überseeischen Producte, welche im Lande selbst verbraucht wurden, nahmen allerdings ihren Weg über Antwerpen, aber zumeist vermittelten fremde Schiffe den Verkehr, da die belgische Schifffahrt keine bedeutende war und die Bemühungen der Regierung zur Förderung derselben nicht so rasche Erfolge erzielen konnten. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes, namentlich bis an den Rhein, wurde unermüdlich fortgesetzt, für Landstrassen und Canäle bedeutende Summen verausgabt. Der Aufwand aus den Staatscassen für Communicationen überhaupt betrug 1830—1850 234.3 Mill. Fr.[1]) Im Jahre 1850 besass Belgien bereits 116 geogr. Meilen Eisenbahnen, worunter blos 32 Meilen Privatbahnen. Der Staat erwarb die meisten Canäle, um der Landesproduction billige Frachten zu gewähren.

Die im Jahre 1835 gegründete belgische Bank mit einem Actiencapital von 20 Mill. Fr., sowie die Société générale machten bedeutende Anstrengungen zur Gründung industrieller Unternehmungen; letztere soll 1833—1838 dreissig Etablissements mit einem Capitalbetrage von mehr als 100 Mill. Fr., erstere zwanzig grosse Unternehmungen mit einem Actiencapital von 50 Mill. Fr. in's Leben gerufen haben.

Andere Actiengesellschaften brachten grosse Beträge auf für Versicherungsanstalten und Schifffahrt, für Hüttenwerke und Glasfabriken, für Zuckerfabriken und Raffinerien, für Spinnereien

[1]) Steinbeis, a. a. O., S. 15.

aller Art u. s. w. mit einem Actiencapitale von 583 Mill. Fr., wofür 340 Mill. wirklich einbezahlt wurden. Diese grosse Anspannung des Capitals führte zu einer Krise, welche die Regierung durch Unterstützung der belgischen Bank zu lindern suchte.

4. Das Ministerium Nothomb erwarb sich um die wirthschaftliche Entwicklung besonders grosse Verdienste. Der Abschluss von Handelsverträgen mit Dänemark 13. Juni 1841, Oesterreich 25. October 1841 und Hannover 25. Januar 1842 erfolgte. Die belgische Industrie war von jeher auf den Export angewiesen und die Regierung neigte sich dem Abschlusse von Handelsverträgen zu, um derselben die Absatzgebiete zu sichern. Der Gedanke einer Zolleinigung mit Frankreich wurzelte in demselben Streben; die Verwirklichung desselben scheiterte an dem Widerstande der französischen Industriellen. Die Rücksicht auf die nothleidende Leinenindustrie führte zu einer am 16. Juli 1842 mit Frankreich abgeschlossenen Convention (Convention linière). Frankreich erhielt bezüglich der Einfuhr von Wein, Seidenwaaren und Salz nicht unbedeutende Begünstigungen, während Belgien blos die Zusage erhielt, dass die französischen Zollsätze auf belgisches Leinen nicht erhöht würden. Die Absicht der Regierung wurde jedoch nicht erreicht, denn der Rückgang der Leinenfabrikation erklärt sich durch die Zunahme der Baumwollindustrie. Mit Preussen begannen schon im Jahre 1834 die ersten Verhandlungen zum Abschlusse eines Handelsvertrages; nach mannigfachen Zögerungen, die gespannte Beziehungen zwischen Preussen und Belgien zur Folge hatten, kam am 1. September 1844 ein Handels- und Schifffahrtsvertrag auf sechs Jahre zu Stande. Frankreich blickte missgünstig auf diese Abmachung, und es scheint, dass einige Ordonnanzen gegen Belgien gerichtet waren. So die Ordonnanz vom 3. September 1844, welche den bisherigen Werthzoll für Maschinen in einen Gewichtszoll von 30—80 Perc. für 100 Kilo umwandelte, wodurch Belgien, welches französische Waaren dieser Kategorie zu einem Zoll von 6 Perc. ad valorem zuliess, beeinträchtigt wurde. Am 13. December 1845 wurde ein neuer Handelsvertrag mit Frankreich vereinbart. Andere Handelsverträge folgten: mit den Vereinigten Staaten Nordamerikas 1845; mit den Niederlanden wurde durch Vertrag vom 8. November 1842 die Canalschifffahrt auf dem Fusse gegenseitiger Gleichstellung geregelt und am 29. Juli 1846 ein für den

Absatz belgischer Industrieproducte günstiger Handels- und Schifffahrtsvertrag abgeschlossen. Der directe Schiffsverkehr wurde durch Differentialzölle (Gesetz vom 21. Juli 1844) zu begünstigen versucht, für den Schiffsbau Prämien festgesetzt, regelmässige Schifffahrtsverbindungen mit den überseeischen Ländern eingeleitet, Comptoire und Consulate gegründet. Die grössten Verdienste erwarb sich die Regierung durch eine Reihe von Massnahmen für die flandrische Weberei,[1]) durch die Gründung von Gewerbeschulen und gewerblichen Zeichnungsschulen u. dgl. m.[2])

5. Seit 1849 hat die freihändlerische Richtung in Belgien grossen Anhang gewonnen. Auf dem internationalen Congress zu Brüssel sprach man sich zu Gunsten der Handelsfreiheit aus und forderte Beseitigung der Zölle und Vereinfachung des Tarifs nach englischem Muster. Mehrere Handelskammern schlossen sich an. Abgesehen von nationalökonomischen Gründen, wies man auf das geringe Erträgniss der Zölle hin und auf den verhältnissmässig unbedeutenden Ausfall, welcher der Staatscasse erwachsen würde. Andere vertraten jedoch die Ansicht, dass Belgien nur im Vertragswege eine Herabminderung seiner Zollsätze, Zug um Zug, vornehmen solle.

Im Herbste 1855 bildete sich ein Verein für Zollreform (Association pour la réforme douanière) in der Hauptstadt; Lüttich, Verviers, Mons u. s. w. folgten zu dem Zwecke, „die allmälige Umwandlung des gegenwärtigen, vielfach übertriebenen und complicirten Tarifs in einen einfachen, rein fiscalischen Tarif zu bewirken“.[3]) Ihre Forderungen gipfelten in folgenden Punkten: freie Einfuhr der Rohstoffe (speciell Lebensmittel, Kohlen und Eisen); für Fabrikate höchstens einen 10perc. Werthzoll; gewisse Industrien, die bisher durch Prohibitionen gedrückt waren, sollten provisorisch und ausnahmsweise einen höheren Schutzzoll behalten; Classificirung der besteuerten Artikel in

[1]) Vgl. Bd. I., S. 126 f.

[2]) Ein bis in den Anfang der fünfziger Jahre reichendes ungemein reiches Material bei Steinbeis a. a. O. S. 191, welches für die spätere Zeit durch die officiellen Berichte leicht ergänzt werden kann.

[3]) Bereits 1846 hatte sich in Brüssel unter der Leitung Charles de Brouckères ein Freihandelsverein, nach dem Muster des gleichzeitig in Paris gebildeten französischen Vereins gebildet. Von dem Brüsseler Verein wurde 1847 der nationalökonomische Congress veranstaltet.

einigen grossen Kategorien, um den Tarif so einfach als möglich zu gestalten. Die Einberufung eines Congresses „für internationale Handelsfreiheit“ wurde von dem Vereine für Zollreform angeregt, um über zwei Hauptfragen Berathungen zu pflegen; einmal: welches sind bei den Nationen die künstlichen oder natürlichen Hindernisse, welche einer Erweiterung der Handelsbeziehungen im Wege stehen; ferner: welches sind die praktischen Mittel, um jene Hemmnisse zu zerstören oder zu vermindern. Die Regierung hat die Nüchternheit ihres Urtheils dauernd gewahrt und stand mit weiser Mässigung zwischen den Parteien, eine ruhige fortschrittliche Entwicklung stets vor Augen. Die belgische Regierung hat von jeher in allen wirthschaftlichen Fragen sich von Schlagworten fern gehalten und desto mehr den realen Verhältnissen Rechnung getragen.

Die Differentialzölle auf Kaffee, Obst, Reis, Rohzucker und Tabak wurden abgeschafft, Roheisen von 5 auf 2 Fr., Stabeisen von 12 Fr. 33 Cent. auf 4 Fr. im Durchschnitte von 100 Kilogr. herabgesetzt. Die beantragte freie Einfuhr von Roheisen und Stabeisen fiel mit 39 gegen 25 Stimmen. Am 16. December 1856 wurde das Gesetz vom 30. December 1855 für Aufhebung der Ausfuhr und Freigebung der Einfuhr von Lebensmitteln bis zum 15. Februar 1857, von Kartoffeln bis zum 30. April verlängert.[1]) Ein „definitives“ Gesetz regelte vom 1. Januar 1858 an Freiheit der Ausfuhr und Einfuhr mit leichten Zollsätzen. Belgien betheiligte sich an dem allgemeinen Tractate hinsichtlich der Abschaffung des Sundzolles (vom 14. März 1857) und schloss eine Specialconvention mit Dänemark über die Ausgleichung des Sund- und Scheldezolles. Schon längst nämlich hatte Belgien im Interesse seines Handels den fremden Flaggen den von Holland an der Scheldemündung erhobenen Zoll zurückbezahlt.

Seit 1850 wurden Handelsverträge mit verschiedenen Staaten abgeschlossen, so mit Russland, Uruguay. Der Handelsvertrag mit Frankreich vom 15. December 1845 lief im Jahre 1852 ab. Frankreich wünschte die Erneuerung und die Abschaffung des

[1]) Das Gesetz vom 31. Juli 1834 verbot die Einfuhr fremden Getreides, wenn der Preis desselben in Belgien die gesetzlich bestimmte Höhe erreicht hatte, gestattete die Einfuhr zu billigen Sätzen oder ganz zollfrei, wenn die Preise in Belgien sehr gestiegen. Das Gesetz vom 22. Februar 1850 warf dieses System über Bord und normirte einen fixen Zoll von 1 Fr. per 100 Kilogr.

belgischen Nachdruckes, wozu Belgien anfangs wenig geneigt war, da die Ausfuhr nach Frankreich im Laufe der letzten Jahre an Umfang verloren hatte. Nach mancherlei Zwischenfällen kam die Convention vom 22. August zu Stande. Gegen Abschaffung des Nachdruckes — damals von einer Actiengesellschaft, Firma Metina-Cans zu Brüssel betrieben — erhielt Belgien einige Erleichterungen bei der Ausfuhr von Papier, Büchern, Steindruck, Kupferstich, Lettern und Druckerschwärze. Einige Monate später wurde ein weiteres Abkommen getroffen, wornach der französische Handelsvertrag vom Jahre 1845 in Kraft treten sollte, da die französische Regierung in Folge der Weigerung der belgischen Regierung am 14. September ein Decret mit Anordnung von Erhöhungen auf belgische Kohlen und Eisen erlassen hatte. Der neue Handelsvertrag mit Frankreich kam am 27. Februar 1854 zu Stande.

Der Handelsvertrag zwischen Belgien und Sardinien vom 24. Januar 1851 wurde auf acht Jahre abgeschlossen. Im Laufe der folgenden Jahre nahm die belgische Regierung in ihrer Zollgesetzgebung durchgreifende Aenderungen vor und war in Folge davon bemüht, die Verkehrsverhältnisse zwischen Belgien und Sardinien einer abermaligen Regelung zu unterziehen. Am 10. December 1857 kam ein neuer Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Belgien und Sardinien zu Stande, welcher später die Genehmigung der belgischen Kammern erhielt. In dem neuen Vertrage ist ein Unterschied zwischen directer und indirecter Fahrt nicht gemacht, die Gleichstellung der Schiffe und Ladungen beider Staaten ist gegenseitig eine allgemeine. Von der Gleichstellung der beiderseitigen Schifffahrt ist im Artikel 15 nur die Einfuhr der Erzeugnisse der einheimischen Fischerei ausgenommen; ferner ist stipulirt, dass jene Vortheile, welche die belgische Regierung hinsichtlich der Salzeinfuhr an Frankreich zugestanden hat, von Sardinien nicht in Anspruch genommen werden dürften. In einem additionellen Artikel vom 19. Februar 1858 hat sich die belgische Regierung ausdrücklich die Begünstigung der belgischen Schifffahrt bei der indirecten Einfuhr von Salz vorbehalten.

6. Eine durchgreifende Umgestaltung erfuhr die Gesetzgebung über die Durchfuhr und die Schifffahrt.[1]) Das Gesetz

[1]) Die belgische Transit-Gesetzgebung war in früherer Zeit sehr complicirt und beruhte theils auf Gesetzen, theils auf Verträgen. Im Jahre 1858 am 1. Mai

vom 26. August (Art. 10) 1822 bestimmte, dass von den unter nationaler Flagge ein- oder ausgeführten Waaren, soferne deren Ein- und Ausfuhr unter nationaler Flagge nicht bereits durch die allgemeine Gesetzgebung oder durch den Tarif begünstigt ist, $^1/_{10}$ der Zölle erstattet wird. Diese Bestimmung wurde zum Theil abgeändert durch Artikel 4 des Gesetzes über die Differentialgesetze vom 21. Juni 1844. Hiernach wurde in allen Fällen, wo für die Einfuhr unter belgischer Flagge nicht ein besonderer Zollsatz vorgeschrieben war, bei der Einfuhr unter belgischer Flagge zur See für Provenienzen von Ländern jenseits des Cap Horn und des Vorgebirges der guten Hoffnung ein Zollrabatt von 20 Perc., für Provenienzen von anderen Ländern mit Ausnahme der Manufacturwaaren ein Zollrabatt von 10 Perc. gewährt; für die Manufacturwaaren kam der tarifmässige Zollsatz zur Anwendung. Bei der Ausfuhr unter belgischer Flagge zur See trat ein Zollrabatt von 10 Perc. ein, und von Manufacturwaaren, welche zur See unter fremder Flagge, oder auf Flüssen oder Canälen eingingen, wurde ein Zuschlag von 10 Perc. zum tarifmässigen Zollsatze erhoben.

Das belgische System der Differentialzölle begünstigte die heimische Schifffahrt ausserordentlich. Die belgischen Schiffe waren hiernach bei ihrem ersten Einlaufen und ebenso beim ersten Auslaufen während eines jeden Jahres einer Tonnengebühr von $0._{914}$ per Tonne unterworfen, und konnten im Laufe desselben Jahres in den Häfen des Königreiches aus- und einlaufen, ohne eine weitere Gebühr zu entrichten. Die fremden Schiffe

wurde hierüber ein neues Gesetz erlassen, welches nur dem Transit des Schiesspulvers aus polizeilichen Gründen und dem des Leinengarnes und der Leinengewebe auf Grund des am 27. Februar 1854 zwischen Belgien und Frankreich abgeschlossenen Vertrages verbot. Die früheren Bestimmungen, welche einen Unterschied machen zwischen der Durchfuhr auf Privat-Eisenbahnen und jener auf Staats-Eisenbahnen, sind aufgehoben worden. Von allen Waaren hatten nur Kohlen einen Transitzoll zu entrichten, und zwar nicht mehr wie bisher 5 Fr., sondern 1 Fr. 70 Cent. für 1000 Kilogr. und nur für den Fall, wenn die Kohlen zur See nach Belgien eingehen und über die französische Grenze ausgeführt werden. Letztere Bestimmung wurde angenommen, trotzdem dass sich eine Anzahl gewichtiger Stimmen dagegen in den Kammern erhob. Unter den andern Artikeln des Transit-Gesetzes ist noch hervorzuheben, dass man früher zweierlei Entrepots unterschied (Entrepôts public und Entrepôts de libre réexportation), nach dem neuen Gesetze hörten alle Unterschiede auf. Preussisches Handelsarchiv, Jahrg. 1854, Bd. I, S. 232, und Jahrg. 1858, Bd. I, S. 625.

hingegen, wenn in den Häfen des betreffenden Landes die belgischen Schiffe den nationalen nicht gleichgestellt waren, unterlagen einer Gebühr von 2 Fr. 22 Cent. per Tonne; auch hatten sie eine höhere Lootsegebühr zu entrichten. Ausser diesen differentiellen Begünstigungen zahlte man in den belgischen Häfen $^1/_{10}$ der Ein- oder Ausfuhrzölle für die auf nationalen Schiffen transportirten Waaren zurück, wofern nicht schon im allgemeinen Tarifgesetze besondere Begünstigungen für die nationale Flagge bezüglich der Ein- oder Ausfuhr festgesetzt waren.

Es war die Absicht der belgischen Regierung, alle diese Bestimmungen vollständig aufzuheben, mit anderen Worten, die Ein- und Ausfuhren zur See unter fremder Flagge mit den Ein- und Ausfuhren zur See unter belgischer Flagge und die Einfuhren auf Flüssen und Canälen mit der Seeeinfuhr unter belgischer Flagge in allen den Fällen gleichzustellen, wo nicht ein besonderer Zollsatz zu Gunsten der belgischen Flagge vorgeschrieben war. Laut Artikel 1 der Verordnung vom 2. Februar 1852 und in Folge des mit den Niederlanden abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrages ist diese Absicht nur insoweit unausgeführt geblieben, als der obenerwähnte Zollrabatt von 10 Perc. für diejenigen Waaren, welche Differentialzöllen nach dem Ursprunge der Herkunft und der Flagge unterliegen, in denjenigen Fällen aufrecht erhalten wurde, wo die Einfuhr unter nationaler Flagge nicht durch eine specielle Bestimmung des Tarifes begünstigt worden war, d. h. der Zollrabatt von 10 Perc. blieb bestehen für die Einfuhren folgender Artikel aus europäischen Entrepots, nämlich: Tischlerhölzer, aussereuropäische Farbhölzer in Blöcken, Kaffee, Baumwolle, frische und getrocknete Südfrüchte, Baumöl in Falsern, Reis, Zucker, Schwefel, Tabak in Blättern und Rollen. Die niederländische Regierung legte im Interesse ihres Zwischenhandels Werth auf die Beibehaltung des Rabatts in den angegebenen Fällen, da die Aufhebung desselben die Differenz vergrössert hätte, welche zwischen dem Zolle für die directe Einfuhr und der Einfuhr aus niederländischen Entrepots bestand. Bei vielen Waaren, welche nach dem Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 1844 einem Differentialzolle unterworfen waren, ist die Einfuhr nach dem Gesetze vom 2. Februar 1852 zollfrei.

7. Die Gesetzgebung bekundet in den fünfziger Jahren ein Schwanken zwischen dem Festhalten an dem bisherigen handels-

politischen Systeme und einer freieren Handelsrichtung. Man gestattete die zollfreie Einfuhr von Steinkohlen und Maschinen, Cerealien, Vieh und anderer Nahrungsmittel, verbot aber in Folge einer Lebensmitteltheuerung die Ausfuhr von Getreide und Mehl (1855). Durch Gesetz vom 19. Juni 1856 wurde bestimmt, dass alle Differentialzölle wegfallen und durch gleichmässige Zölle ersetzt werden sollen, die Regierung erhielt aber gleichzeitig die Ermächtigung, als Repressalien gegen bestimmte, dazu Veranlassung gebende Länder, die aus denselben kommenden Schiffe und Waaren mit höheren als den tarifmässigen Zöllen zu belegen. Die Regierung machte von der ihr ertheilten Ermächtigung, das Gesetz theilweise oder ganz früher in Wirksamkeit treten zu lassen, Gebrauch, und zwar für viele Artikel vom 1. Juli 1857, für Eisen und Reis vom 1. Januar 1857. Das Provisorium für die zollfreie Einfuhr von Maschinen hörte mit dem Gesetze vom 27. Mai 1856 auf, welches Eingangszölle von 5—12 Fr. für 100 Kilogr. für Maschinen und Werkzeuge festsetzte. Spinnmaschinen sollten bis 1860 einem höheren Zolle unterworfen bleiben, um einigen inländischen Fabriken den Uebergang in das neue Regime zu erleichtern. Der neue Zolltarif, welcher am 26. Juni 1858 erlassen wurde, erzweckte, wie in dem Motivenberichte der Regierung hervorgehoben wurde, eine vorsichtige Ermässigung der Schutzzölle und eine Vereinfachung der Tarifsätze. Die Tarifirung nach dem Werthe sollte zum Theil an die Stelle jener nach Gewicht, Mass und Stückzahl treten.

Der englisch-französische Handelsvertrag konnte auf die Zollpolitik Belgiens nicht ohne Einfluss bleiben. Die mit Frankreich eingeleiteten Unterhandlungen führten zum Abschlusse des Vertrages vom 1. Mai 1861, dem in den nächsten Jahren Verträge mit England,[1]) der Schweiz, dem Zollverein und den Nieder-

[1]) Der Handelsvertrag zwischen Belgien und England wurde am 23. Juli 1862 unterzeichnet und am 30. August ratificirt. Derselbe besteht aus zwei Theilen; der eine beschränkt sich darauf, auf England die Stipulationen des französisch-belgischen Vertrages auszudehnen, nur für baumwollene Garne und Gewebe aus Wolle und Baumwolle sollte erst mit October 1864 Zollgleichheit mit Frankreich eintreten. Der andere Theil ist ein Schifffahrtsvertrag. Die belgische Kammer der Abgeordneten nahm den Vertrag mit 76 von 87 Votanten am 16. August an.

landen folgten.[1]) Zu dem Berichte des Ausschusses über den Handelsvertrag mit England hob der Berichterstatter, Orts, hervor, das Ziel der Handelspolitik sei, allmälig aus dem belgischen Tarife die Protection zu tilgen und die Zölle lediglich zu einer Finanzquelle zu machen. Das Gesetz vom 14. August 1865 ermächtigte die Regierung, die vereinbarten Zollsätze für alle Nationen zu verallgemeinern. Die meisten Zölle sind 10 Perc. nicht überschreitende Werthzölle, nur bei einigen Artikeln wurden die Gewichtszölle beibehalten; die bisher geforderten Ursprungszeugnisse fielen hinweg. So einschneidend auch die Aenderungen in den Zollsätzen waren, wurden doch in verschiedenen Kreisen des Landes Forderungen nach weiteren Herabsetzungen laut. Antwerpen verlangte die Beseitigung aller Zölle nach dem Vorbilde Englands. Am 16. Juli 1863 kam der internationale Vertrag bezüglich der Ablösung des Scheldezolles zum Abschlusse. Von der an Holland zu zahlenden Summe im Betrage von $36._{278}$ Mill. Fr. übernahm Belgien ein Drittel, und die Freiheit des grössten belgischen Flusses wurde damit eröffnet.

8. Besondere Sorgfalt wendete die Regierung dem Communicationswesen zu. Von allen Continentalstaaten hat Belgien die grosse Bedeutung der Eisenbahnen am raschesten erfasst und seit 1834 den Bau in Angriff genommen, indem die Hauptlinien aus Staatsmitteln ausgebaut wurden. Der Grundgedanke war die Verbindung des westlichen Deutschland mit der Nordsee, des Rheins mit der Schelde, um dem deutschen Handel einen schnellern

[1]) Die gegenwärtigen Handelsverträge Belgiens sind folgende: Mit Deutschland vom 22. Mai 1865, ursprünglich geschlossen bis zum 30. Juni 1875, hierauf stillschweigend verlängert, von Deutschland gekündigt zum 31. December 1879; mit Frankreich vom 1. Mai 1861 nebst Zusatzconvention vom 12. Mai 1863, abgeschlossen auf 10 Jahre vom 27. Mai 1861 ab gerechnet. Von Frankreich zum 28. März 1873 gekündigt und wieder in Kraft gesetzt durch den Handelsvertrag vom 23. Juli 1873, jedoch blos bis zum 10. August 1879 geschlossen, mit stillschweigender Verlängerung bis zum Ablauf eines Jahres nach erfolgter Kündigung. Von Frankreich gekündigt zum 31. December 1879. Der einfache Meistbegünstigungsvertrag mit England vom 23. Juli 1862, ursprünglich auf 10 Jahre geschlossen, mit stillschweigender Verlängerung. Mit Italien vom 9. April 1863, Additionalartikel vom 28. Mai 1872, von Italien gekündigt, sodann verlängert, endlich bis zum 31. December 1879 gekündigt; mit Oesterreich vom 23. Februar 1867; mit der Schweiz vom 11. December 1862, von der Schweiz gekündigt zum 18. November 1879.

Weg nach dem Ozean durch belgische Vermittlung zu eröffnen und Hollands damalige Suprematie durch belgische Concurrenz zu brechen. Dem König Leopold gebührt das Verdienst, die Initiative ergriffen zu haben. Am 5. Mai 1835 wurde die Linie Brüssel-Mecheln (Malines) eröffnet. Im Jahre 1845 besass Belgien bereits 577 Kilometer Eisenbahnen; 1855 1333, 1865 2250, 1876 3499, 1878 3740 Kilometer. Die Wasserstrassen wurden nicht vernachlässigt. Der Canal von Charleroy nach Brüssel wurde im Jahre 1832 dem Verkehre übergeben und seitdem fast in jedem Jahrzehnt das Canalnetz beträchtlich erweitert. Von grosser Wichtigkeit sind die Wasserverbindungen zwischen Stevenshold und Antwerpen und zwischen Lüttich und Mastricht. Und nichts konnte auch in der That zur Ausdehnung des Handels so sehr beitragen als die billigen Frachten, welche von jeher ein Hauptaugenmerk der Regierung blieben. Auch die grosse Schifffahrt erhielt manche Aufmunterung. Eine 1835 gegründete Schifffahrtsgesellschaft bezweckte die Verbindung zwischen Antwerpen, Hamburg und den englischen Häfen herzustellen. Die belgische transatlantische Dampfschifffahrtsgesellschaft wurde 1853 durch Unterstützung der Regierung in's Leben gerufen, und ein Jahr darauf begannen die Fahrten zwischen Antwerpen und Brasilien.

Unternehmungen, welche die Anknüpfung von überseeischen Handelsverbindungen sich zur Aufgabe machten, wurden von Seite der Regierung vielfach unterstützt; so Gesellschaften, die belgischen Producten einen Absatz nach Amerika durch Gründung eines Comptoires in San Francisco und St. Thomas di Guatemala eröffnen sollten; ferner Unternehmungen, die sich mit dem Export heimischer Artikel nach Sidney und Adelaïde befassten.[1])

9. Die Industrie hat durch die in der Handelspolitik eingeschlagene liberale Richtung keine Einbusse erlitten und Belgien gehört zu den ersten Industriestaaten dessen Erzeugnisse fast in allen Gebieten des gewerblichen Lebens den Wettbewerb aufzunehmen im Stande sind.[2]) Die Baumwollindustrie besass in

[1]) Preussisches Handelsarchiv 1851, Bd. I, S. 600 f.

[2]) Einige gute Notizen bei Meulemans: La Belgique, ses ressources agricoles industrielles et commerciales. Gent 1865.

der Mitte der sechziger Jahre 650.000 Spindeln, und seitdem dürften 150.000 dazu gekommen sein, und concurrirt in vielen Artikeln erfolgreich. Die Production von billigen Decken aus Baumwollabfällen hat sich in Termonde und Umgebung eingebürgert. Die Einfuhr von Baumwolle belief sich 1877 auf $20._{28}$ Mill. Kilogr. gegen $6._{8}$ Mill. im Jahre 1864, wonach sich der Bedarf fast verdreifacht haben würde. Die belgische Leinenerzeugung hat auf den Industrie-Ausstellungen Anerkennung gefunden und ausdrücklich wird in den Berichten hervorgehoben, dass „die rasche Zunahme des Exportes belgischer Leinenerzeugnisse während der letzten Decennien vorzugsweise dem Einflusse der Regierung zugeschrieben werden müsse“.[1]) Die Ausfuhr betrug 1855 55.200 Zollctr. im Werthe von $4._{96}$ Mill. Fr., 1865 85.000 Zollctr. im Werthe von $16._{4}$ Mill. Fr., 1877 99.085 Zollctr. im Werthe von $19._{8}$ Mill. Fr.; ferner Garne aus Flachs, Hanf und Jute 1877 im Werthe von 45 Mill. Fr. Die Tuchindustrie trägt „das Gepräge einer gross angelegten, auf dem Weltmarkt mit Erfolg auftretenden, vorwiegend jedoch auf Befriedigung des Massenverbrauchs berechneten Fabrikation“. 1851—1860 wurden im jährlichen Durchschnitte 9 Mill. Kilogr. eingeführt, 1866 30 Mill. Kilogr. Berechnet man auch die einheimische Wollproduction und bringt den Export in Abschlag, so steigerte sich der Verbrauch von 1841 bis 1866 einschliesslich von $0._{5}$ auf $31._{8}$ Mill. Kilogr.; im Jahre 1876 betrug die Einfuhr zum heimischen Verbrauch $51._{9}$, 1877 $48._{9}$ Mill. Kilogr. Die Einfuhr von Wollgarnen, 1851—1860 blos 237.000 Kilogr. betragend, belief sich 1877 auf 969.000 Kilogr. im Werthe von $10._{98}$ Mill. Fr. Die Ausfuhr von Wollgarnen betrug 1872 119.000 Kilogr., 1865 $2._{4}$, 1877 $4._{9}$ Mill. Kilogr.; die Ausfuhr von Tuch und Kaschmir betrug 1865 $2._{7}$, 1877 $2._{3}$ Mill. Kilogr. Die Streichgarnindustrie concentrirt sich in dem Bezirke von Verviers. Ein schwungvoll betriebener Industriezweig ist die Kunstwollerzeugung. In den letzten Jahrzehnten hat auch die Seidenindustrie in einzelnen Artikeln, namentlich glatten Stoffen, Tüchtiges erzeugt; 1877 belief sich die Einfuhr von Seide auf rund $^1/_4$ Mill. Kilogr. im Werthe von $16._{8}$ Mill. Fr. gegen 22.700 Kilogr. im Jahre 1850. In der Fabrikation von Spitzen

[1]) Oesterreichischer Ausstellungsbericht 1867, 4. Lief., S. 61.

behauptet Belgien seinen alten Ruhm. Eine bedeutende Ausdehnung hat die Papierfabrikation erlangt, welche ihre Erzeugnisse zumeist nach England absetzt. 1841 überwog die Einfuhr mit 378.000 gegen eine Ausfuhr von 220.000 Fr.; bereits 1850 war letztere im Betrage von $1._5$ Mill. höher als die Einfuhr (240.000); in der Mitte der sechziger Jahre wurde der Werth des nach England ausgeführten Papiers auf 6 Mill. Fr. angegeben, zumeist ordinäre und wohlfeile Gattungen; 1877 wurden $18._7$ Mill. Kilogr. im Werthe von $21._1$ Mill. Fr. ausgeführt. Die Eisenverarbeitung Belgiens ist bedeutend. Für die Ausfuhr kommen vornehmlich in Betracht: Nägel, Waffen und Maschinen aller Art. Mit der Erzeugung von Nägeln beschäftigen sich meist Landleute zur Winterszeit sammt ihren Familien.[1]) Einige Fabriken machen Maschinennägel. Zu Brüssel und an anderen Orten werden Drahtstiften verfertigt. Die Waffenfabrikation Lüttichs beschäftigt sich mit Gewehren und anderen Waffen, mit der Erzeugung gusseisener Kanonen.[2]) Die Ausfuhr der letzteren betrug in den Jahren 1840—1857 durchschnittlich 200.000 Fr. alljährlich, meist nach England, Oesterreich und der Türkei. Beträchtlicher ist der alljährige Export von Handwaffen. Die belgische Waffenfabrikation erfreut sich seit jeher eines grossen Rufes. Der Werth der ausgeführten Waffen betrug 1841 $2._{418}$, 1877 $13._5$ Mill. Fr. Die Maschinen- und Werkzeugfabrikation lieferte in den vierziger Jahren der Ausfuhr Gegenstände im Werthe von 3—6 Mill. Fr.; 1877 betrug dieselbe über 65 Millionen. Bekanntlich ist der hervorragendste Begründer dieses Industriezweiges der 1840 verstorbene John Cockerik. Das grosse Etablissement zu Seraing erfreut sich noch gegenwärtig einer hervorragenden Stellung. Belgisches Glas ist

[1]) Die Ausfuhr Belgiens in diesem Artikel stieg von 108.000 Zollctr. im Jahre 1847 auf 275.082 Zollctr. im Jahre 1860 zum Werthe von $6._{877}$ Mill. Fr. 1877 erreichte die Ausfuhr sogar 300.000 Zollctr. Hiezu kommt auch Eisendraht, wovon es 1860 16.211 Ctr. exportirte.

[2]) Die Production Lüttichs betrug 1849 407.000 Stück im Werthe von $5._{53}$ Mill. Fr., erreichte 1857 599.200 Stück im Werthe von $11._{15}$ Mill. Fr. und sank in den beiden folgenden Jahren; 1859 wurden 481.700 Stück gefertigt, im Werthe von $10._{092}$ Mill. Fr., wobei zu berücksichtigen, dass der durchschnittliche Werth jedes Stückes fortwährend gestiegen ist. Der Ausfuhrwerth von 1860 betrug $12._1$ Mill. Fr. Die Maschinenausfuhr überschritt 1860 200.000 Zollctr. zum Werthe von über 12 Mill. Fr.

aller Orten zu finden. Die Ausfuhr betrug 1841 $5._{4}$, 1876 $38._{5}$, 1877 $37._{8}$ Mill. Kilogr. im Werthe von ebensoviel Francs. In der chemischen Fabrikation hat sich die Einfuhr von 347.915 Fr. im Jahre 1841 auf $1._{14}$ Mill. 1850 und nahe an 23 Mill. 1877 gesteigert, während die Ausfuhr 1850 kaum $^1/_3$ Mill. Fr. betragend, im Jahre 1877 7 Mill. überschritt. — Die Fortschritte der Rübenzuckerfabrikation können wir seit 1843, in welchem Jahre dieselbe zuerst besteuert wurde, verfolgen. Damals bestanden 31 Fabriken, welche $2._{925}$ Mill. Kilogr. aus Rüben gewonnenen Rohzucker erzeugten; 1876 zählte man 173 Fabriken mit einer Production von $1._{595}$ Mill. Ctr.; dieselbe scheint in Wirklichkeit jedoch eine grössere zu sein, da das belgische Steuersystem ebensowenig wie in Oesterreich und Russland die wirklich erzeugten, sondern blos die besteuerten Mengen erkennen lässt. Die Einfuhr von Rohzucker stieg von 292.627 Ctr. im Durchschnitte der Jahre 1843—1845 auf 374.336 Ctr. durchschnittlich in den Jahren 1873—1875, die Ausfuhr von 140.965 Ctr. auf $1._{357}$ Mill. Ctr. in demselben Zeitraume. Die Einfuhr von raffinirtem Zucker belief sich 1843—1845 auf durchschnittlich 17.000 Ctr., 1873—1875 65.645 Ctr., die Ausfuhr stieg von 140.968 auf 234.160 Ctr. — Die Kohlenförderung, der Metallbergbau und die Hüttenproduction haben sich in ausserordentlicher Weise entwickelt. Die Steinkohlenfelder Belgiens betragen $^1/_{22}$ der ganzen Grundfläche des Landes; im Jahre 1836 betrug der Werth der Kohlenausfuhr 10 Mill. Fr., 1850 nahe an 17 Mill., 1877 $52._{7}$ Mill. Fr., wobei jedoch im Auge zu behalten, dass der Preis der Steinkohlen während dieser Epoche beträchtlich gesunken ist. Die Ausfuhr geht nach Frankreich und Holland. Der Export von Roheisen, geschmiedet, gestreckt und gewalzt, erreichte 1877 174 Mill. Kilogr. im Werthe von $47._{6}$ Mill. Fr., Zink $42._{3}$ Mill. Kilogr. im Werthe von $27._{5}$ Mill. Fr., Kupfer und Nickel $2._{4}$ Mill. Kilogr. im Werthe von $5._{2}$ Mill. Fr., Eisenerze und Eisenfeilspäne $216._{7}$ Mill. Kilogr. im Werthe von über 3 Mill. Fr.

10. Der belgische Handel hat seit dem Jahre 1831 in ausserordentlicher Weise zugenommen. Es betrug in Mill. Fr.

	Generalhandel		Specialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1831	98	$104._{5}$	$89._{9}$	$96._{5}$
1835	$198._{9}$	$160._{7}$	$172._{6}$	138

	Generalhandel		Specialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1840	246.4	183.5	205.6	139.6
1845	363.8	309.6	231.1	184.7
1850	423.1	411.3	221.9	210
1855	733.2	694.9	384.5	344.1
1860	923.8	879.6	516.5	469.4
1865	1364.9	1204.3	756.4	601.7
1870	1760.2	1521.8	920.8	690.1
1875	2318.8	2107.6	1307.1	1101.8
1876	2460.4	2083.4	1448.6	1063.8
1877	2356.6	2004.2	1426.2	1074.3
1878	2383.8	2009.7	1472.8	1112.3

Vergleicht man das Jahr 1877 mit 1831, so hat die Einfuhr im allgemeinen Handel um 2305 Perc., im Specialhandel um 1485 Perc., die Ausfuhr um 1816 und 1012 Perc. zugenommen. Der allgemeine Handel überhaupt, Einfuhr und Ausfuhr, weist eine Steigerung von 2052 Perc., der gesammte Specialhandel um 1240 Perc. auf. Im Durchschnitte der letzten Jahre nahmen die Land- und Flusstransporte mit circa 65 Perc. an der Handelsbewegung Theil; der Rest entfiel auf den Seetransport. Was den Antheil der europäischen Länder anbelangt, so betrug derselbe 1860 80 Perc., 1877 86.7 Perc., demnach auf die aussereuropäischen Gebiete 20 und 13.3 Perc. in den betreffenden Jahren entfielen.[1])

Unter den europäischen Ländern steht Frankreich obenan. Von dem Specialhandel entfielen auf den französisch-belgischen Verkehr im Durchschnitte der Jahre 1841—1845 109.59 Mill. Fr., und zwar 39 Mill. auf die Einfuhr, 70.56 Mill. auf die Ausfuhr;

[1]) Wir entlehnen dem preussischen Handelsarchiv 1879, I., S. 482, folgende Tabelle über den verhältnissmässigen Antheil der europäischen und aussereuropäischen Länder an dem gesammten belgischen Handelsverkehr:

		1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
		in Percenten									
Einfuhr u. Ausfuhr	europäische Länder	85.7	86.4	87.1	86.7	85.9	85.7	86.9	84.4	87.6	86.7
	aussereurop. „	14.3	13.6	12.9	13.3	14.1	14.3	13.1	10.6	12.4	13.3
Einfuhr	europäische Länder	78	79.4	80.9	80.5	78.5	77.4	79.8	84.2	81.3	80.7
	aussereurop. „	22	20.6	19.1	19.5	21.5	22.6	20.2	15.8	18.7	19.3
Ausfuhr	europäische Länder	96.1	95.2	95.1	95.8	96	95.6	95.4	95.5	96	94.4
	aussereurop. „	3.9	4.8	4.9	4.2	4	4.4	4.6	4.5	4	5.6

im Jahre 1877 betrug der Verkehr 650 Mill. Fr., 1878 652 Mill. Fr., und zwar $323._2$ Mill. Einfuhr und $329._3$ Mill. Ausfuhr. Die wesentlichste Steigerung trat seit den sechziger Jahren ein, denn noch im Jahre 1861 überstieg der Gesammthandel mit Frankreich nicht $271._5$ Mill. Fr. ($97._3$ Mill. Einfuhr, $174._2$ Mill. Ausfuhr). Mit Deutschland betrug der Handel $422._1$ Mill. Fr. im Jahre 1878 ($222._1$ Mill. Einfuhr und 200 Mill. Ausfuhr). Mit dem Nachbarlande Holland hat sich der Verkehr von $74._{575}$ Mill. Fr. im Durchschnitte der Jahre 1841—1845, wovon $35._{095}$ Mill. auf die Einfuhr, $28._{48}$ Mill. auf die Ausfuhr entfielen, auf 1883 Mill. Fr. im Jahre 1861 ($60._4$ Mill. Ausfuhr und $127._9$ Mill. Einfuhr) und $362._5$ Mill. Fr. ($196._8$ Mill. Einfuhr und $165._7$ Mill. Ausfuhr) im Jahre 1877 gesteigert. 1878 ist ein Rückgang auf $331._1$ Mill. Fr. eingetreten ($186._9$ Mill. Einfuhr und $146._2$ Mill. Ausfuhr). Mit England betrug der Verkehr 1841—1845 durchschnittlich $44._4$ Mill. bei der Einfuhr und $11._9$ Mill. bei der Ausfuhr, zusammen daher $56._3$ Mill. Fr.; 1861 bereits $216._6$ Mill. Fr. ($140._7$ Mill. Einfuhr und $75._9$ Mill. Ausfuhr), 1877 $432._7$ Mill. Fr. ($212._6$ Mill. Einfuhr und 220 Mill. Ausfuhr), 1878 $443._8$ Mill. Fr. ($194._2$ Mill. Einfuhr und $249._6$ Mill. Ausfuhr). Mit Russland erreichte der Handel 1878 den Werthumsatz von $152._6$ Mill. Fr. Der directe Handel Belgiens mit dem skandinavischen Norden machte sehr geringe Fortschritte. Belgische, nach Schweden, Norwegen und Dänemark bestimmte Waaren nahmen zumeist ihren Weg über Hamburg und Lübeck. Der für Belgien günstige Handelsvertrag mit Schweden vom 26. Juni 1863, welcher die belgische Flagge auch bei der Küstenschifffahrt der nationalen gleichstellt, hat einen Aufschwung nicht herbeigeführt. Der Handel mit diesen Gebieten ist percentual und absolut ein winziger. Im Jahre 1877 betrug derselbe $41._3$ Mill. Fr., wovon $27._8$ Mill. auf die Einfuhr, $13._5$ Mill. auf die Ausfuhr entfielen; 1878 $40._1$ Mill. Fr., und zwar $31._1$ Mill. Einfuhr, 9 Mill. Ausfuhr. Auch mit dem Süden Europas sind die directen Handelsbeziehungen nicht intensiv. Wohl gelangen belgische Waaren nach Spanien und in grösseren Mengen, als die Handelsausweise annehmen lassen, aber zumeist unter französischer Vermittlung, unter fremder Etiquette. Spanische Dampfer aus Coruna, Santander, Bilbao und Vigo erscheinen in Antwerpen, um belgische Waaren zu verladen. Verschwindend klein ist der Handel mit Portugal;

im Durchschnitte der Jahre 1845—1849 erreicht er kaum 3 Mill. Fr. und scheint seitdem zurückgegangen zu sein.

Die überseeische Ausfuhr ist verhältnissmässig unbedeutend. Im gesammten Specialhandel mit Amerika belief sich die Einfuhr im Durchschnitte auf 42.5 Mill., die Ausfuhr auf 5.2 Mill. Fr.; im Jahre 1877 auf 299.6 Mill. Fr., wovon 250.1 Mill. auf die Einfuhr fielen; mit Asien auf 24.9 Mill. Fr. (17.1 Mill. Einfuhr und 7.8 Mill. Ausfuhr); endlich mit Afrika 10.8 Mill. Fr. (8.3 Mill. Einfuhr und 2.5 Mill. Ausfuhr). Diese Ziffern umfassen blos den directen Verkehr. Wie gross die Ausfuhr belgischer Artikel ist, die ihren Weg über Havre, Liverpool, London und Hamburg nehmen und in den überseeischen Ländern durch fremde Vermittlung Absatz finden, lässt sich nicht bestimmen. An dem Gesammtbilde ändert diese Thatsache nichts, da die exportirten Mengen und Werthe in jenen Summen inbegriffen sind, die nach den namhaft gemachten europäischen Ländern gehen. [1])

Als Ausfuhrhafen ist nur Antwerpen von Bedeutung, denn Ostende hat es bisher zu einer bedeutsamen Stellung im Seeverkehr nicht gebracht.

Unter französischer Herrschaft hob sich der Handel Antwerpens ungemein, besonders in Folge der von dem Nationalconvent erklärten Freiheit der Schelde, die von den Niederlanden durch den Haager Tractat anerkannt worden war. Die Vereinigung Belgiens mit Holland im Jahre 1815 gereichte der Stadt zum grossen Vortheile, da sie sich an dem Colonialverkehre rege

[1]) Der verhältnissmässige Antheil betrug in Percenten am Handelsverkehr:

	Einfuhr		Ausfuhr		Gesammthandel	
	europäische Länder	aussereurop. Länder	europäische Länder	aussereurop. Länder	europäische Länder	aussereurop. Länder
1868	78	22	96.1	3.9	85.7	14.3
1869	79.4	20.6	95.2	4.8	68.4	13.6
1870	80.9	19.1	95.1	4.9	87.1	12.9
1871	80.5	19.5	95.8	4.2	86.7	13.3
1872	78.5	21.5	96	4	85.9	14.1
1873	77.4	22.6	95.6	4.4	85.7	14.3
1874	79.8	20.2	95.4	4.6	86.9	13.1
1875	84.2	15.8	95.5	4.5	89.4	10.6
1876	81.3	18.7	96	4	87.6	12.4
1877	80.7	19.3	94.5	5.6	86.7	13.3
1878	78	22	93.8	6.2	84.8	15.2
1879	75.8	24.2	94.2	5.8	83.9	16.1

betheiligte. Die Trennung in Folge der Revolution vom Jahre 1831 hatte grosse Nachtheile im Gefolge, indem die holländischen Emporien, Amsterdam und Rotterdam, den Handel mit den niederländischen Colonien an sich zogen. Die Sorgfalt der belgischen Regierung für den wichtigen Hafenort durch Errichtung von Werften, Bassins und Entrepots hat auf den seit 1840 eingetretenen Wiederaufschwung anregend gewirkt. Die Aufhebung des Scheldezolles hat wesentlich zur Hebung des Verkehrs beigetragen.[1]) Seit 1860 hat der Verkehr des Hafens ausserordentlich zugenommen; damals kamen $^1/_2$, 1876 aber $2._5$ Mill. Tonnen an; ein Drittel der Fahrzeuge geht noch immer in Ballast aus. Der dritte Theil der Einfuhr entfällt auf England, der vierte Theil auf den Nordosten Europas, der neunte auf die Niederlande. Einen hervorragenden Rang nimmt Antwerpen im Getreidehandel ein. Die grössten Mengen der Zufuhr kommen aus den Vereinigten Staaten Nordamerikas, Russland und Deutschland; in den letzten Jahren erschien auch Weizen aus Egypten, Chili und Australien, und Mais und Mehl aus den La Plata-Staaten.[2]) Unter den Stapelartikeln nehmen Häute den ersten Rang ein; zumeist aus Brasilien und den La Plata-Staaten. Ein wichtiger Handelsartikel ist in neuester Zeit Guano geworden; der Verbrauch in Belgien ist im Verhältniss zum Flächeninhalte des Landes der grösste der Welt; 1874 betrug die Einfuhrmenge 60 Mill. Kilogr., 1875 $91._8$, 1876 $86._3$ Mill. Kilogr. Mit brasilianischem Kaffee finden bedeutende Transactionen nach Deutschland statt. Petroleum wird in grossen Mengen abgesetzt; die Einfuhr betrug 1874 659.909 Fässer, 1875 776.957, 1876 651.924, 1877 872.682, 1878 843.620, 1879 695.507 Fässer. Für die Raffinerien Antwerpens wird Schwefel aus Sicilien hieher gebracht: 1874 $5._1$, 1875 10, 1876 $8._6$ Mill. Kilogr. Für La Plata-Wolle behauptet

[1]) Gens, Histoire de la ville d'Anvers.

[2]) Im Jahre 1879 belief sich die Zufuhr in Mill. Säcken:

an Weizen	$8._{26}$
„ Roggen	$2._{99}$
„ Gerste	$2._{08}$
„ Hafer	$2._{35}$
„ Mais	$0._{66}$
„ Buchweizen	$0._{04}$

endlich an Mehl 139.139 Fässer.

Antwerpen seinen ersten Rang, obgleich Frankreich einen Theil seines Bedarfes, den es früher über Antwerpen bezog, direct zu decken sucht und über Havre verschiffen lässt.[1]) Die Bestrebungen, Antwerpen zu einem Centrum für den Handel mit Baumwolle zu machen, sind bisher nicht erfolgreich gewesen. Der grösste Theil dieses Artikels wird aus England und Frankreich hiehergebracht und als Transit weiter befördert. Zumeist fehlt es an directen Beziehungen mit den Erzeugungsländern und die Concurrenz der französischen und englischen Märkte ist schwer zu bewältigen. Die Gesammtzufuhr erreichte 1875 180.428, 1877 127.188, 1878 119.732 Ballen. Zu den Artikeln, die in nennenswerthen Mengen auf dem Markte zu Antwerpen erscheinen, gehören auch: Holz (Nutz- und Bauholz) aus den deutschen Häfen Memel, Danzig; aus Russland, den Vereinigten Staaten, aber auch aus Schweden und Norwegen; Farbhölzer aus Haiti, Jamaica, Laguna und Yukatan; Rothholz aus Japan und Lima; Gelbholz aus Jamaica, Tampico, Cuba u. s. w.

Ostende hat für den Verkehr keine Bedeutung erlangen können, obgleich von Seite der Regierung mancherlei für die Hebung desselben geschehen ist. Der Werth der Importe betrug 1878 $14._{87}$ Mill. Fr.; 1879 $21._{36}$. Der Haupthandel und die Industrie beschränken sich auf Fischfang (Austern und Hummern) und Rhederei. Der Transit hat ebenfalls abgenommen, da Ostende mit Vliessingen, Rotterdam und Antwerpen hinsichtlich der Preise nicht zu concurriren vermag. Für die benachbarten Fabriksstädte Aachen, Eupen und Montpoie wird Wolle über Ostende bezogen, da hier kein solcher Andrang von Gütern ist wie in dem benachbarten Antwerpen und der Transport rasch bewerkstelligt wird.

[1]) Es betrugen die Zufuhren an Wolle in Ballen in den letzten sechs Jahren:

	1874	1875	1876	1877	1878	1879
Von den La Plata-Staaten	156.787	158.144	157.128	166.198	138.100	122.929
„ Rio Grande . . .	144	233	17	—	—	68
„ Russland	980	2.015	3.977	1.847	3.073	364
„ Afrika	86	103	140	427	35	8
„ Chili und Peru . .	720	880	236	929	1.034	1.352
„ Lamant	201	1.018	766	251	89	176
„ Kopland	5.202	4.040	3.353	3.968	2.082	3.517
„ Australien	489	1.137	3.403	843	726	558
Zusammen .	164.609	167.570	169.020	174.463	145.939	128.972

Der Bestand der belgischen Handelsmarine war am Ende der Jahre:

	Zahl der Segelschiffe	Zahl der Dampfschiffe	Tragfähigkeit in Tonnen Segelschiffe	Tragfähigkeit in Tonnen Dampfschiffe
1847	140	3	25.458	1.718
1857	142	5	40.397	2.050
1867	81	9	31.198	6.357
1877	22	28	10.547	37.858
1878	24	34	10.319	50.389[1])

Die Zahl der Ausrüstungen zum Stockfischfange betrug im Jahre 1847 nur 124, stieg stetig bis 1871 auf 282 und fiel seitdem auf 149 im Jahre 1877 und 138 im Jahre 1878. Der Ertrag der Fischerei schwankte 1847—1856 zwischen $2._5$ Mill. Kilogr. und $3._{14}$ Mill. Kilogr., betrug 1865 $2._1$ Mill., 1868 $2._7$ Mill., 1871 $1._9$ Mill., 1877 $1._7$ Mill., 1878 $1._6$ Mill. Kilogr. Sowohl der Ertrag der grossen als der kleinen Häringsfischerei ist unbedeutend. Für den Fang frischer Seefische fanden 1877 278 Ausrüstungen statt, welche einen Ertrag von $2._6$ Mill. Fr. lieferten, 1847 blos 925.000 Fr. Der Fang frischer Seefische lieferte 1848 einen Ertrag von 804.000 Fr., 1878 $2._{614}$ Mill. Fr.[2])

[1]) Die am 31. December 1878 vorhandenen Schiffe vertheilen sich auf:

		Tonnen
Antwerpen	48	58.238
Ostende	5	1.597
Gent	3	555
Brüssel	2	318

Die belgische Schifffahrtsbewegung vertheilt sich auf die Bezirke:

		Zahl der Schiffe 1877	Zahl der Schiffe 1878	Zahl der Schiffe 1879	Tonnengehalt in Tausenden 1877	Tonnengehalt in Tausenden 1878	Tonnengehalt in Tausenden 1879
Eingang	Antwerpen	4.236	4.368	4.070	2.432	2.733	2.684
	Ostende	1.404	1.397	1.350	243	237	237
	Selzacte	511	718	691	164	213	213
	Nieuport	26	22	33	3	2	6
Ausgang	Antwerpen	4.208	4.217	4.035	2.468	2.675	2.837
	Ostende	1.406	1.387	1.361	242	276	241
	Selzacte	471	700	688	155	211	213
	Nieuport	27	26	31	3	2	6

[2]) Die Zahl der Boote betrug:

1847	219	mit	6.220	Tonnen	und	1.307	Mann
1867	264	„	9.317	„	„	1.625	„
1877	278	„	9.010	„	„	1.547	„
1878	281	„	9.132	„	„	1.584	„

Der Gesammtwerth des Handels in Antwerpen betrug bei der Einfuhr im allgemeinen Handel:

	Mill. Fr.		Mill. Fr.
1873	966.$_{861}$	1877	1.024.$_{658}$
1874	893.$_{432}$	1878	1.101.$_{617}$
1875	915.$_{957}$	1879	1.113.$_{1}$
1876	1.057.$_{099}$		

bei der Ausfuhr im Specialhandel

	Mill. Fr.		Mill. Fr.
1873	380.$_{913}$	1876	332.$_{897}$
1874	348.$_{319}$	1877	369.$_{319}$
1875	331.$_{273}$	1878	398.$_{500}$

EILFTES CAPITEL.

Die Schweiz[1]).

1. Nirgends haben wohl die Grundsätze einer liberalen Handelspolitik so frühzeitig Eingang gefunden wie in der schweizerischen Eidgenossenschaft. Von Prohibition und Schutzzoll war schon unter der Cantonalverfassung keine Rede, und selbst als in den Nachbarstaaten die Zoll- und Handelsgesetzgebung einen scharf ausgeprägten schutzzöllnerischen Charakter erhielt, huldigte man der Ueberzeugung, dass das Interesse der Schweiz vollständige Handelsfreiheit fordere und Repressivmassnahmen ihren Zweck vollständig verfehlen würden. Noch in den zwanziger Jahren gab es über 400 Zollstätten, wo bald Weg- und Brückengelder von der Bespannung und dem Wagen, bald von dem Gewicht der Waaren erhoben wurden. In den verschiedenen Cantonen bestanden die mannigfachsten Formen der Zollerhebung. Im Canton St. Gallen z. B. wurden an 63 Arten von Binnenzöllen erhoben, im Canton Luzern standen 14 verschiedene Zolltarife in Kraft. Erst seit Beginn der vierziger Jahre wurden die zum Theil im Innern der Cantone erhobenen Zölle an die Cantonsgrenzen verlegt.[2])

[1]) Literatur: Hauptwerk, Emminghaus, Die schweizerische Volkswirthschaft. Leipzig 1860. 2 Bde.; die statistischen Daten lassen sich aus den sorgfältig gearbeiteten officiellen Publicationen leicht ergänzen. — Die von Max Wirth in Verbindung mit Anderen in Angriff genommene Statistik ist leider noch nicht vollständig. Für die industriellen Verhältnisse sind die Angaben, die sich anderweitig finden, spärlich und reichen nicht durchwegs bis auf die neueste Zeit. Die älteren statistischen Werke von Franscini enthalten manche brauchbare historische Notiz. Detaildarstellungen für die einzelnen Cantone in dem bekannten Sammelwerke: Gemälde der Schweiz; die Darstellung der wirthschaftlichen Verhältnisse einzelner Cantone kann geradezu als musterhaft bezeichnet werden.

[2]) Interessante Belege bei W. Bär, Die Industrie der Schweiz, und Gonzenbach, Essai sur le système des douanes suisses. Zürich 1840. — Hoffmann Marian, Denkschrift über das neue eidgenössische Zollgesetz. Basel 1852. Eine Auswahl hierauf bezüglicher Angaben auch bei Franscini, Beiträge zur Statistik der Schweiz. V, S. 33. Vgl. auch Emminghaus a. a. O.

Die schweizerische Industrie hatte in Folge der Schutzzollpolitik der Nachbarstaaten mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, da der Absatz derselben besonders nach Frankreich sich verminderte. Die Repressivmassnahmen, die von einer Anzahl Cantone durch das sogenannte Retorsionsconcordat vom Jahre 1822 ergriffen wurden, wodurch einige französische Artikel mit erhöhten Zöllen belegt wurden, waren jedoch nur von kurzer Dauer; es war das einzige Mal, dass die Schweiz von ihrer sonstigen freihändlerischen Politik abwich. Die Massnahmen fanden weder bei Kaufleuten, noch bei den Industriellen Zustimmung. Die Schweizer bemühten sich, für den Verlust aus der Verringerung ihres Absatzes nach den europäischen Staaten einen Ersatz zu finden durch die Ausdehnung ihres Verkehrs nach überseeischen Gebieten. Nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas, nach Brasilien und anderen südamerikanischen Staaten, nach Westindien und der Levante wurden schweizerische Industrieerzeugnisse in nicht unbeträchtlichen Mengen verführt, und nur die verkehrte Zollpolitik Frankreichs, welche auch den Transit grossen Belästigungen unterwarf, beengte die weitere Entwicklung dieses für die Schweiz einträglichen Verkehrs. Erst 1832 beseitigte die französische Regierung, den wiederholten Vorstellungen der Schweiz Folge gebend, einige Hemmnisse. Eine im Jahre 1833 niedergesetzte Commission wurde mit der Erörterung der Frage betraut, wie man sich der Zollgesetzgebung des Auslandes gegenüber verhalten solle, ob und welche Handelsverträge zu schliessen seien. Dieselbe befürwortete in ganz entschiedener Weise eine liberale Handelspolitik, indem es im Interesse der Schweiz liege, an dem Grundsatze vollständiger Handelsfreiheit festzuhalten.

2. Die Bundesverfassung vom 12. September 1848 hat durch die Artikel 23—32 eine vollständige Neuorganisation des Zollwesens herbeigeführt. Das Zollwesen ist seitdem eine Bundesangelegenheit. Beseitigung der Land- und Wasserzölle, der Weg- und Brückengelder mit oder ohne Entschädigung, Aufhebung der Transitgebühr, freier Verkehr für die schweizerischen Erzeugnisse im Innern des Landes, dies sind die Grundsätze, welche in dem Bundesgesetze Aufnahme fanden. Die Cantone dürfen weder Zölle, Weg- noch Brückengelder unter irgend welchem Namen neu einführen. Besondere Bestimmungen regeln

die Entschädigung der Cantone aus der eidgenössischen Zollcassa. Nur von Wein und anderen geistigen Getränken sind die Cantone Consumgebühren zu erheben berechtigt. Bis zum Jahre 1859 bestanden Patenttaxen für Handelsreisende; erst durch Bundesbeschluss vom 29. Juli 1859 erfolgte deren Aufhebung.

Finanzielle und volkswirthschaftliche Rücksichten waren bei der Festsetzung des Zolltarifs massgebend; letztere überwogen später, als die Schweiz in Folge der Handelsverträge Modificationen an dem Zolltarife vom Jahre 1851 vornehmen musste.[1]) Dieselben sind in dem 1873 zusammengestellten Tarife zusammengefasst. Alle Gegenstände unterliegen bei der Einfuhr einem Zollsatze von 15 Cent. per Ctr., bei der Ausfuhr von 10 Cent. Der höchste Zollsatz beträgt 15 Fr. per Ctr., für Tabak und Thee. Tabak in Blättern zahlt $3._5$ Fr., fabrizirter Tabak (Cigarren ausgeschlossen) 8 Fr. Kaffee und Cichorie sind mit $1._5$ Fr. belegt. Rohe Wolle zahlt 30 Cent., Wollengarne $2—3._5$ Fr., Wollengewebe 8 Fr.; ebensoviel zahlen Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate aus Baumwolle, Leinen und Seide.

In dem Artikel 31 der 1874 revidirten Verfassung wurde „die Freiheit des Handels und der Gewerbe im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft gewährleistet". Da die Cantone bei Wein und anderen geistigen Getränken Eingangsgebühren erhoben, so wurde bestimmt, dass dieselben mit dem Jahre 1890 ohne Entschädigung wegfallen sollen. Dies trifft namentlich die zahlreichen Ohm-

[1]) Die Schweiz hat seit 1862 folgende Handelsverträge abgeschlossen: mit Belgien 11. December 1862, ursprünglich auf 10 Jahre abgeschlossen, von der Schweiz am 18. November 1879 gekündigt; mit Deutschland 13. Mai 1869, geschlossen bis 31. December 1877 mit stillschweigender Verlängerung bis zum Ablauf eines Jahres nach erfolgter Kündigung, von Deutschland gekündigt zum 31. December 1879, sodann unter gewissen Modificationen zuletzt vom 1. Mai 1880 bis 30. Juni 1881 verlängert; mit England, 6. September 1855, ein Meistbegünstigungsvertrag, auf zehn Jahre, vom 6. März 1856 an gerechnet, geschlossen, mit stillschweigender Verlängerung bis zum Ablaufe eines Jahres nach erfolgter Kündigung; mit Frankreich 30. Juni 1864, ursprünglich auf 12 Jahre geschlossen, gekündigt, zu wiederholten Malen verlängert, zuletzt bis zum 31. December 1879; mit Italien, Meistbegünstigungsvertrag, geschlossen für die Dauer 1879, nachdem er am 22. Juli 1878 gekündigt und verlängert worden war; endlich der Meistbegünstigungsvertrag mit Oesterreich vom 14. Juli 1868 mit besonderen Erleichterungen im Grenzverkehre, ursprünglich auf 8 Jahre, vom 5. Februar 1869 gerechnet, geschlossen, mit stillschweigender Verlängerung bis zum Ablauf eines Jahres nach erfolgter Kündigung.

gelder u. dgl., welche in der Mehrzahl der Cantone noch fortbestehen. Ausserdem sind auch die Durchfuhrzölle in der Eidgenossenschaft ganz aufgehoben.[1])

Die von verschiedenen Seiten erfolgte Kündigung der Handelsverträge brachte die Frage einer Revision des Zolltarifs in Fluss. Der Bundesrath suchte zunächst die Wünsche der Industriellen und des Handelsstandes kennen zu lernen, und ein Fragenschema wurde an den schweizerischen Handels- und Industrieverein, später an sämmtliche Cantonsregierungen gerichtet. In den Antworten haben sich in erster Linie Zürich, Genf, St. Gallen, Schaffhausen — demnach die bedeutendsten Industrieorte der Schweiz — sowie der Handels- und Industrieverein für das Freihandelsprincip ausgesprochen. Der Schutzzoll wurde von einigen Industriellen befürwortet; so Seitens der Glasfabrikanten und der Eisenproducenten, der Textil-, der Firniss- und der Seifenfabrikanten. Auf Grund dieser Voten nahm der Bundesrath unter Zuziehung von Sachverständigen eine Revision des Zolltarifes vor und entwarf für die Bemessung der Zollsätze bei der Einfuhr eine Scala, wobei folgendes Percentverhältniss zum Durchschnittswerthe der Waaren angenommen wurde: 1 Perc. für Rohstoffe, 2 Perc. für Halbfabrikate, 3 Perc. für Fabrikate, 5 Perc. für Confectionswaaren, soweit sie sich nicht als Luxus qualificiren, 10 Perc. für Luxusgegenstände. Der freihändlerische Charakter des eidgenössischen Zolltarifes wurde durch Annahme dieser Scala nicht aufgehoben. Die grösste Erhöhung haben die Sätze für Tabak und Tabakfabrikate erfahren: Rohtabak von 7 auf 20 Fr. für 100 Kilogr., Rauchtabak von 16 auf 40 Fr., Cigarren von 16 auf 100 Fr. Die Nahrungs- und Genussmittel haben an der Erhöhung des Ertrages den Hauptantheil (über 6 Mill.); am nächsten stehen Spinnstoffe und die daraus verfertigten Erzeugnisse. Zu einem Abschlusse ist die Angelegenheit nicht gelangt.

3. Noch im Jahre 1847 besass die Schweiz keine Eisenbahnen. Die Schwierigkeiten, welche sich daselbst dem Baue entgegenstellten, lagen nicht blos in den natürlichen Verhältnissen, sondern vielfach in den politischen, und vielleicht in

[1]) Vgl. Cohn, Die Finanzlage der Schweiz 1877, und Cohn, Die Bundesgesetzgebung der Schweiz unter der neuen Verfassung, III. Supplement der Jahrbücher für Nationalökonomie. Jena 1879.

keinem Lande wurden heissere Kämpfe geführt über die zu bauenden Linien und deren Richtung. Die Geschichte der Eisenbahnconflicte in der Schweiz ist ein hochinteressantes Capitel, in welchem die menschlichen Leidenschaften eine grosse Rolle spielen. Die Frage, ob Staatsbau oder Privatbau, wurde mit einer grossen Erregtheit geführt; in der im Jahre 1851 niedergesetzten Commission des Staatsrathes sprachen sich sechs für den Staatsbau aus, fünf erklärten sich gegen jede Staatshilfe. Die Mehrheit der Bundesversammlung entschied für letztere Ansicht. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom Jahre 1852 überlässt „den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit“. Selbst die Concession hat der Canton zu ertheilen, nur die Genehmigung wird dem Bunde vorbehalten. Der Artikel 13 spricht aus, dass jede Eisenbahnunternehmung verpflichtet sei, den Anschluss anderer Schienenstränge an die ihrige zu gestatten, ohne dass die Tarifsätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnen ungleich gehalten werden dürfen. Seit dem Beginn der fünfziger Jahre entfaltete sich eine ungemein rege Bauthätigkeit und in den Jahren 1854—1860 nahm die Länge der Eisenbahnen alljährlich beträchtlich zu. Im Jahre 1878 betrug die Betriebslänge der schweizerischen Eisenbahnen 2559 Kilom.; ausserdem befahren fremde Bahnen das Schweizergebiet mit einer Betriebslänge von 64 Kilom. Im Jahre 1878 wurden $22._{8}$ Mill. Reisende und $5._{28}$ Mill. Tonnen (à 1000 Kilogr.) befördert. Am Ende der fünfziger Jahre wähnte man, dass für die Herstellung des damals in Aussicht genommenen Eisenbahnnetzes 400 Mill. Fr. hinreichen dürften; im Jahre 1878 belief sich das eingezahlte Capital bereits auf 874 Mill. Fr., die Baukosten bis Ende 1878 auf 765 Mill. Fr. Durch die Gotthardbahn soll der so ungemein wichtige schweizerisch-italienische Verkehr durch eine Schienenstrasse der Eidgenossenschaft erhalten werden und bereits ist auch noch eine andere Alpenüberschienung, über den Simplon, in Sicht.

4. Die schweizerische Baumwollindustrie hat seit dem Ende der fünfziger Jahre grosse Fortschritte gemacht und auf Weltausstellungen verdiente Anerkennung gefunden,[1]) obgleich sie

[1]) Vgl. Bd. I, S. 89.

sich nicht einer solchen Pflege und Sorgfalt von Seite der Regierung zu erfreuen hatte, wie jene der anderen Länder. Es ist bezeichnend, dass ein Mann wie Dr. Peez, der bekanntlich zu den geistvolleren Vertretern des Schutzsystems gehört und vielleicht unter allen Nachfolgern List's der Einzige ist, der im Geiste des Meisters wirkt, sich bei Beurtheilung der Baumwollindustrie des Alpenlandes zu dem Bekenntniss genöthigt sieht: „Unendlich wichtiger als die handelspolitischen Systeme, deren Einfluss zuweilen überschätzt wird, sind für die Schweiz die Vortheile, die sich aus den moralischen Eigenschaften ihres Volkes und den politischen Eigenschaften des Staates ergeben.“ Leider sind die Angaben über den Stand der Industriezweige in der Schweiz lückenhaft. Die Spindenzahl wird für das Jahr 1876 auf 1.$_{854}$, 1867 auf 1.$_{7}$ Mill. angegeben; 1863 betrug sie 1,556.638. Die letztere Ziffer vertheilte sich auf die verschiedenen Cantone wie folgt: Zürich 607.282 Spindeln, Aargau 300.000, Glarus 217.900, Zug 109.800, St. Gallen 173.536;[1]) der Rest auf Thurgau mit 60.000, Schwyz 50.400, Graubündten 31.650, Schaffhausen 6120. Die Einfuhr von roher Baumwolle und rohen Baumwollabfällen betrug 1876 über 490.000 Ctr. gegen 336.700 im Jahre 1866; in den Jahren 1877 und 1878 machte sich ein kleiner Rückgang, gewiss nur vorübergehender Natur, bemerkbar, indem blos circa 400.000 Ctr. ausgeführt wurden. Die schweizerische Spinnerei erreicht sehr hohe Nummern und exportirt jährlich beträchtliche Mengen an Garnen und Geweben. Die Einfuhr an Baumwollgarnen und Zwirnen belief sich 1866 auf 16.600 Ctr., 1878 auf über 10.200 Ctr. rohe Garne und 9200 Ctr. gefärbte und gebleichte; jene der Baumwollwaaren auf 37.000 Ctr. im Jahre 1866

[1]) Das St. Gallische Industriegebiet umfasst gegenwärtig 22 Etablissements für Baumwollspinnerei mit 367.587 Spindeln, 66 Etablissements für Baumwollzwirnerei mit 34.294 Spindeln, 47 Etablissements für mechanische Weberei mit 7719 Webstühlen, wovon 7147 auf Baumwolle und 572 auf Seide entfallen. Die Handweberei zählt 11.787 Webstühle, und zwar 8874 auf Baumwolle, 348 für Leinwand, 428 für Seide und 137 für Wolle. — Ferner gibt es 71 Etablissements für Bleicherei und Appretur, 42 Etablissements für Färberei und Druckerei. Die Maschinenstickerei in Plattstich beschäftigt 14.777, die Maschinenstickerei in Kettenstich 1138 Maschinen. In der Handstickerei sind noch 5000 Personen thätig. Seit 1878 hat die Stickerei mit Seide, farbiger Wolle und Baumwolle einen Aufschwung genommen und es werden in St. Gallen gegenwärtig über 500 Maschinen ausschliesslich zur Seidenstickerei verwendet.

und auf 71.000 Ctr. im Jahre 1878. Dagegen stieg die Ausfuhr in diesem Zeitraume bei Garnen von 35.700 Ctr. auf über 120.000 Ctr. und bei Baumwollwaaren von 193.900 Ctr. blos auf rund 200.000 Ctr.

Obgleich die Maschinenarbeit bei der Weberei in den letzten Jahrzehnten an Ausdehnung gewonnen hat, so scheint es doch, dass die Handarbeit noch nicht gänzlich verdrängt ist. Die Zahl der Kraftstühle wird für die Mitte der sechziger Jahre auf rund 13.000, 1876 auf 22.467 angegeben. Die ausgezeichnete Fabrikation farbiger Stoffe, Ginghams, hat ihren Sitz in Glarus und St. Gallen. „Der Kaufmann,“ bemerkt Peez, „hat diesen Artikel geschaffen. Das sorgsamste Anschmiegen an die Forderungen des Marktes brach zuerst die Bahn, das Uebrige that der billige Handlohn, die Solidität und Thätigkeit der Industriellen. Die Schweiz verdient damit mehrere Millionen und hat die englische Concurrenz darin besiegt.“ [1])

Die schweizerische Seidenindustrie pflegt bekanntlich mehr die leichteren couranten Artikel, worin sie jedoch mit Frankreich die Concurrenz aufgenommen und behauptet hat. Die Anwendung des mechanischen Betriebes hat grosse Fortschritte gemacht und auch zur Entwicklung des betreffenden Theiles der Maschinenindustrie beigetragen. Die Centren für die Seidenfabrikation sind Zürich und Basel, letzteres der Hauptsitz der Bandfabrikation. In der Maschinenspitzenfabrikation wetteifert die Schweiz mit Frankreich und England; in der Weissstickerei kämpft sie mit England um die Palme; die Erzeugnisse von Appenzell und St. Gallen auf den Weltausstellungen wurden von Kennern als Kunstarbeiten ersten Ranges gerühmt, darunter die prachtvollsten Taschentücher, deren Muster ungemein geschmackvoll waren; „einige derselben“, bemerkt Therese Mirani, „sind sogar mit Fäden von Nr. 300 gestickt, die Contouren von einer Zartheit ohne Gleichen und doch scharf und correct“.[2])

[1]) Officieller österreichischer Ausstellungsbericht, 4. Lief., Garne etc., S. 27 ff. Die Arbeit von Peez bildet eine Glanzpartie des Sammelwerkes.

[2]) Die Einfuhr der Schweiz an Seide aller Art belief sich auf 17.825 metr. Ctr., an roher Floretseide 4217 metr. Ctr., gebleichte und gefärbte Seide 540 metr. Ctr.; ausgeführt wurden 5693, 5688 und 1369 metr. Ctr. Was die Seidenwaaren anbelangt, so stellte sich im Jahre 1878:

	Einfuhr	Ausfuhr
Seidene Bänder . . .	341	17.250
Seidene Stoffe	915	10.302

Die Uhrenindustrie der Schweiz steht unübertroffen da. Die erste Uhrenfabrik, wenn man sie so nennen kann, legte im Neuenburger Jura Daniel Johann Richard an. In den ersten fünf Decennien machte die Uhrmacherei im Neuenburgischen keine bedeutenden Fortschritte, und erst als man aus England und Genf vollkommenere Instrumente einführte, hat die Fabrikation daselbst einen grossen Aufschwung genommen, und schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts fanden schweizerische Uhren und Uhrentheile im Wege des Schmuggels Eingang in Frankreich. In einzelnen Theilen Neuenburgs beschäftigte sich bald fast die gesammte Bevölkerung mit Uhrenmacherei. Die Krisis, welche durch Erfindung von Maschinen, wodurch einzelne Uhrentheile in grosser Masse hergestellt werden, über die Schweiz hereinbrach, wurde bald überwunden. Der Haupterfinder solcher Maschinen war Jeanneret aus Locle, welches nebst La Chaux-des-fonds Hauptsitz dieses Industriezweiges ist. Aelter als die Neuenburger Industrie ist die Genfer. Sie wurde durch Charles Cousin im Jahre 1587 daselbst eingeführt. Die schweizerischen Uhrenindustrieartikel finden in allen Ländern der Erde Absatz. Hauptabnehmer ist Nordamerika, sodann Mexiko, Peru und Rio de la Plata. Besondere Gesellschaften beschäftigen sich ausschliesslich mit dem Export dieser Fabrikate in die entferntesten Weltgegenden. Die Union horlogeurs, die 1859 ein Actiencapital von 1,000.000 Fr. besass, hat Agenten in den meisten überseeischen Gebieten. Die Schweiz hat diese ausserordentlichen Resultate durch die intensiv ausgebildete Arbeitstheilung erzielt, welche in der Uhrenindustrie nirgends eine solche Ausbildung erlangt hat als in der Schweiz.[1]) Seit einem Jahrzehnt befindet sich die schweizerische Uhrenindustrie in einer kritischen Lage in Folge der grossen Fortschritte, welche dieser Industriezweig in anderen Ländern gemacht hat. Italien, welches Jahre hindurch ein Absatzgebiet für Genfer Bijouterien und Schweizeruhren war, tritt als erfolgreicher Concurrent auf; in Deutschland hat Pforzheim in couranten Bijouterien sich bedeutsam entwickelt; im französischen Jura und in der Franche-Comté, namentlich in Besançon, hat die Uhren-

[1]) Vgl. W. Bär, S. 80, wo eine anziehende Schilderung der Uhrenfabrikation geliefert wird. Vgl. auch Emminghaus, a. a. O., I, 273.

fabrikation einen grossen Aufschwung genommen;[1]) endlich erzeugen die Vereinigten Staaten Nordamerikas, wo bis in die jüngste Zeit die Erzeugnisse von Neufchâtel, Waadt und Bern den Markt beherrschten, nicht blos für den eigenen Bedarf, sondern drohen auch auf den Märkten des Continents mit ihren Fabrikaten zu erscheinen. Die Ausfuhr von Schweizer Uhren nach den Vereinigten Staaten betrug 1864 8 Mill. Fr., erreichte 1872 17 Mill. Fr. und sank seitdem auf 6 Mill. Fr. im Jahre 1875 und 4 Mill. Fr. im Jahre 1876 herab. Die Genfer Uhren, Luxus- und Präcisionsstücke, haben jedoch durch diese bedeutsame Einengung des Absatzes weniger gelitten als die Cantone Waadt, Neufchâtel und Bern, da die echten Genfer Uhren und die Erzeugnisse von Locle, vom Val de Travers und von La Chaux-des-fonds keiner Concurrenz ausgesetzt sind. Die Silber- und Metalluhren, welche zwischen St. Imier und Porrentuy, dem Mittelpunkte dieser speciellen Fabrikation, erzeugt werden, sind von dem amerikanischen Markte zum Theil durch den hohen Einfuhrzoll von 25 Perc. gänzlich verdrängt worden, haben jedoch auf den Märkten der englischen Colonien ein Absatzgebiet gewonnen. Zum Theil ist die schlechte Qualität dieser Schweizer Uhren nicht ohne Einfluss auf die Amerikaner gewesen, sich der Uhrenfabrikation zuzuwenden und durch eine Reihe sinnreicher Werkzeuge den Mangel an speciellen Arbeitern zu ersetzen und an Arbeitslohn zu sparen. Auch der Absatz nach Frankreich hat sich seit 1862 stark vermindert.[2])

Im Maschinenbau war man in der Schweiz in den letzten Decennien thätig, sich vom Auslande vollständig zu emancipiren, und die erzielten Resultate sind ausserordentlich befriedigend;

[1]) Besançon erzeugte 1844 50.000, 1854 100.000, 1864 300.000, 1874 400.000 Uhren.

[2]) Der Uhrenhandel zwischen Frankreich und der Schweiz betrug in Fr.:

	Von der Schweiz nach Frankr.		Von Frankr. nach der Schweiz	
	1862—1864	1872—1874	1862—1864	1872—1874
Silberne Uhren	1,301.522	545.261	6.105	239.393
Goldene Uhren	2,769.840	265.869	52.708	330.329
Uhrwerke	25.962	617.782	278.983	1,072.642
Zusammen	4,097.324	1,428.912	337.796	1,642.364

Binnen 10 Jahren eine Verminderung des Werthes der Einfuhr schweizerischer Uhren nach Frankreich auf ein Drittel, dagegen eine Steigerung der französischen Ausfuhr um das Fünffache.

besonders in den östlichen Cantonen hat die Fabrikation an Bedeutung und Ausdehnung gewonnen, was um so anerkennenswerther ist, da Steinkohlen ganz fehlen und die Eisenproduction nicht ausreicht. Ihr Aufschwung datirt seit den letzten drei Decennien, und die Schweiz liefert gegenwärtig alle Arten von feinen und groben Maschinen. Der Maschinenbau in der Schweiz geht noch einer grossen Zukunft entgegen; die Ausfuhr von Maschinen und Maschinenbestandtheilen ist bedeutender als die Einfuhr. — Die Genfer Bijouterie liefert zierliche Schmucksachen, aus Gold, Silber, Perlen und Juwelen zusammengesetzt. Als Haupterzeugniss gelten goldene Dosen, deren in den vierziger Jahren durchschnittlich 130.000 jährlich verfertigt wurden. Die Zahl der Genfer Goldarbeiter betrug 1842 beiläufig 2050. Mit Schmuck- und Goldarbeiten sollen sich 1843 über 7000 Personen, 12 Perc. der Bevölkerung beschäftigt haben. Auch der Export an Holzarbeiten ist nicht unbedeutend, obgleich die Schweiz selbst für die heimischen Erzeugnisse den Hauptmarkt bildet.

Die Strohverarbeitung wird in der Schweiz erst seit kurzer Zeit in bedeutenderem Umfange betrieben. Seit dem Anfange des vierten Jahrzehnts fand diese Fabrikation im Bünzthale im Canton Aargau Eingang und verbreitete sich von hier aus nach anderen schweizerischen Gebieten. In Aargau und in Freiburg werden blos die feineren Arbeiten fabrizirt, im Canton Tessin gröbere und wohlfeilere Geflechte. Bei der Strohweberei bildet Seide den Zettel, Stroh mit Bast gemischt den Einsatz. Die blondenartigen Strohgewebe werden am vorzüglichsten im Canton Aargau verfertigt, sowie auch die mit Seide durchwirkten, meist für Amerika bestimmten Strohtapeten. Eine Art Strohspitzenklöppelei wird im Jura betrieben. Die schweizerische Strohindustrie hat schon deshalb mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, weil die Nachbarstaaten durch hohe Zölle fast verschlossen sind. Die Fabrikate sind meist auf transatlantische Märkte angewiesen.

Noch ist eines Zweiges landwirthschaftlicher Production zu erwähnen. Die Käsebereitung ist in der Schweiz ein höchst einträgliches und ausgedehntes Gewerbe. Von volkswirthschaftlicher Wichtigkeit bei der Käseindustrie ist das Princip der Association, welches dabei angewendet wird. Käsereigenossen-

schaften bildeten sich in mannigfachen Formen schon früh, Gemeinden richteten Gemeindekäsereien ein. Jeder Theilhaber bekommt am Schlusse des Jahres seinen Gewinn baar oder in Käse ausbezahlt. Als Beitrag zum Fond steuert Jeder Milch bei. Trotzdem den Schweizern im südlichen Deutschland eine Concurrenz erwachsen ist, haben sie bisher noch immer das Feld behauptet. Die Käserei wird jetzt stärker denn je betrieben, und die Thalbewohner wetteifern mit den Sennern. Den Alpenkäsern ist auf diese Weise eine mächtige Concurrenz entstanden, welche die Aufmerksamkeit des Landes auf sich gezogen hat. Besonders wichtig ist der Umstand, dass die Erzeugungskosten in den Dorfkäsereien sich ungleich niedriger stellen, und die Dorfkäse besser und fetter sind als die Alpenkäse. Nur durch ihre Mässigkeit und Genügsamkeit vermögen die Alpenbewohner die Concurrenz auszuhalten.

5. Kein Land der Erde, sagt treffend Emminghaus, hat verhältnissmässig so ausgedehnte internationale Handelsverbindungen wie die Schweiz. Die Handelsplätze des fernen Westens, wie die Ostasiens, die des heissen Südens, wie jene des hohen Nordens spielen in den schweizerischen Comptoiren eine gleich hohe wichtige Rolle wie die altberühmten Seeplätze Europas. An allen Enden der Welt sitzen schweizerische Handelsconsulen und lassen es sich angelegen sein, der Industrie ihres Heimatlandes immer neue Absatzwege zu verschaffen.[1])

Ueber die aus- und eingeführten Waarenmengen vor dem Jahre 1840 ist es schwer, sich ein vollständig klares Bild zu machen; erst seit der Centralisation des Zollwesens sind die Angaben zuverlässig. Im Durchschnitte der Jahre 1840—1849 wird die Gesammteinfuhr auf $2._{188}$ Mill. Ctr. angegeben, aus Artikeln bestehend, die gegenwärtig noch als die wichtigsten Importe bezeichnet werden müssen: Wein und Zucker, Kaffee, Baumwolle, Eisen, Tabak, Seide, Getreide, Wolle u. dgl.[2]) Dagegen fehlen

[1]) Emminghaus, a. a. O. S. 152.

[2]) An der Gesammteinfuhr waren die verschiedenen Cantongrenzen betheiligt: die französisch-deutsche Grenze mit $41._3$ Perc., die deutsche Grenze $18._4$ Perc., die italienische $14._6$ Perc., die französisch-sardinische Grenze 14 Perc., die französische Grenze $11._7$ Perc. Bezüglich der Ausfuhr kamen fast dieselben Gegenstände, die auch heute noch in dem internationalen Verkehre der Schweiz in erster Linie stehen, in Betracht: Rindvieh, Butter, Käse, Wein,

über die Ausfuhr zuverlässige Daten und die angestellten Schätzungen geben doch nur eine ganz unsichere Vorstellung. Der Transitverkehr war nicht bedeutend, da ihn lästige Verkehrshindernisse aus der Schweiz ablenkten und viele früher ungemein wichtige Strassen verödeten oder verlassen wurden. Auf der Gotthardstrasse, am Ende des 18. Jahrhunderts stark von Waaren befahren, wurden in der Mitte der zwanziger Jahre blos 10.000 Ctr. transportirt, anstatt 70.000 Ctr. jährlich; auf der Bernhardsstrasse, die 1820 für grössere Waarentransporte tauglich gemacht wurde, erlangte der Verkehr eine grosse Bedeutung, der Simplon verlor jahraus jahrein.

Die officiellen Angaben ermöglichen es seit 1850, einen genaueren Einblick in die gesammte Handelsbewegung zu gewinnen. Unter den Einfuhrgegenständen stehen Lebensmittel in erster Linie. Die Schweiz besitzt keine bedeutende, dem Ackerbau gewidmete Bodenfläche, und die jährliche Getreideerzeugung reicht nicht aus. Die Einfuhr an Getreide und Hülsenfrüchten betrug 1861—1863 im jährlichen Durchschnitte $1._{474}$ Mill. metr. Ctr., 1877 $2._{753}$, 1878 $3._{375}$ Mill. metr. Ctr. aus Frankreich, Oesterreich, Deutschland und Italien. Von den Mengen der letzten Jahre entfallen: 1877 $1._{999}$ Mill. metr. Ctr., 1878 $2._{511}$ Mill. metr. Ctr. auf Korn, der Rest auf Roggen, Hafer, Gerste, Mais, Bohnen, Erbsen. Die Ausfuhr ist eine unbedeutende, zwischen 10.000 und 15.000 metr. Ctr. Hieran reiht sich Mehl 1861 152.625 metr. Ctr., 1862 99.428, 1877 269.862, 1878 266.981 metr. Ctr., gleichfalls aus den genannten Ländern; Reis am Anfange der sechziger Jahre etwas über 40.000, 1877 und 1878 66.000 metr. Ctr. im Durchschnitte; ferner Kartoffeln, gerollte Gerste, Grütze und Gries. Der Obstbau wird bekanntlich mit grosser Vorliebe betrieben und ebenso ist der Weinbau ein entwickelter Zweig der schweizerischen Bodencultur. Die Einfuhr steigert sich fast stetig und erreichte im Jahre 1877 925.283 metr. Ctr. bei Wein in Fässern, 6496 metr. Ctr. bei Wein in Flaschen; 1878 919.940 und 5919 metr. Ctr. Der Viehhandel ist seit jeher ein belebter und ergiebiger, und nach den Berechnungen Francini's sind 1841 im Canton Zürich allein $7._{62}$ Mill. Fr. im Rindviehhandel umgesetzt worden.

Obst, Leinen- und Hanfgewebe, Baumwollwaaren, Seidenwaaren und Uhrmacherwaaren.

Die jährliche Einfuhr an Rindvieh, Kälbern, Schafen und Lämmern, Schweinen ist eine beträchtliche und hat in den zwei letzten Jahrzehnten zugenommen.[1]) Frankreich, Deutschland, Oesterreich und Italien sind die Länder, aus welchen der Import stattfindet. In obigen Ziffern ist die Durchfuhr nicht inbegriffen. Nach dem Werthe taxirt werden: Holz und Holzkohlen, Fuhrwerke u. dgl., Mühlsteine; die Einfuhr 1851—1853 belief sich im jährlichen Durchschnitte auf 163.000 Fr.; in den Jahren 1876—1878 ungemein schwankende Beträge, und zwar: 1876 $2._{6}$, 1877 $0._{9}$, 1878 $0._{5}$ Mill. Fr. Die Ausfuhr an Vieh belief sich 1851—1853 auf 70.000 im jährlichen Durchschnitte, 1876—1878 auf 130.350 Stück. Die nach dem Werthe berechnete Ausfuhr erreichte in den ersten fünfziger Jahren kaum 200.000 Fr., 1876 bis 1878 $5._{77}$ Mill. Fr. Auch in Gegenständen des Bergbaues überwiegt natürlich die Einfuhr, da die jährliche Eisenproduction nicht genügt und Eisenwaaren einen belangreichen, für die Beurtheilung der schweizerischen Industrie wichtigen Artikel bilden. Im Durchschnitte der Jahre 1850—1859 wurden für den Verbrauch eingeführt 225.992 Ctr. altes Eisen und 260.099 Ctr. Eisenbahnmaterial, 293.000 Ctr. Steine, Steinkohlen und Torf, 1862—1864 betrug die Einfuhr an Roheisen durchschnittlich 170.000 Ctr., an Kohlen und Torf etwas über $3._{5}$ Mill.; 1877 Eisen 347.829, 1878 312.491, an Kohlen 422.098 und 5,420.904 metr. Ctr. Wichtige Importartikel bilden ferner: Bier in Fässern, Salz, Branntwein und Weingeist, Kaffee, Zucker, Tabak für den Consum, sodann aber eine grosse Anzahl von Rohproducten für die Industrie.

Am schärfsten tritt die Zunahme des Verkehrs in jenen Gegenständen hervor, deren Export und Import in metrischen Centnern angegeben wird, wodurch wir allerdings über den Werth dieses Handels keinen Einblick erhalten.

[1]) Es betrug die Einfuhr:

	1850	1851	1852	1877	1878
Kälber bis 40 Kilogr.	34.771	19.652	5.911	1.392	1.279
Rindvieh und Kälber über 40 Kilogr.	34.778	49.149	39.683	134.022	131.457
Schafe und Lämmer	—	—	—	126.091	71.065
Schweine bis 40 Kilogr.	—	—	—	32.064	34.721
Schweine über 40 Kilogr.	—	—	—	55.603	60.272

Es betrug in Mill. metr. Ctr.:

	Einfuhr	Ausfuhr
1876	$21._{66}$	$22._{26}$
1877	$19._{68}$	$22._{22}$
1878	$18._{40}$	$22._{42}$

Ausfuhrgegenstände sind die Gegenstände der schweizerischen Industrie, die zumeist dem Werthe nach in's Gewicht fallen.

In dem Zeitraume von 1840—1851 hat sich der Verkehr der Schweiz mit dem Zollverein bedeutend gehoben; die Einfuhr nach dem Zollverein stieg von $72._{7}$ auf $105._{8}$ Mill., die Ausfuhr nach der Schweiz von 89 auf $98._{85}$ Mill. Fr. Unter den Ausfuhrgegenständen aus dem Zollverein nach der Schweiz nehmen Baumwollwaaren, Getreide, Tabak und Wollartikel die erste Stelle ein. Die aus der Schweiz nach dem Zollverein bestimmten Waaren sind nicht für den Gebrauch desselben bestimmt, sondern nur Durchfuhrartikel. Dieser Durchfuhrverkehr litt einige Zeit hindurch, indem die Schweiz theils ihre Güter durch Frankreich, theils durch die Niederlande transitiren liess. Die alten Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und der Schweiz haben dadurch gelitten, dass die deutsche Hansestadt als Verschiffungshafen für schweizerische Producte eine grosse Bedeutung hatte, und die Schweizer es später vorzogen, beträchtliche Gütermengen nach Rouen, Havre, Dieppe, Boulogne und Calais zu führen. Die Aufhebung der Durchfuhrzölle in Frankreich, welche daselbst früher als im Zollvereine erfolgte, sowie jene Begünstigungen, welche die französischen Eisenbahngesellschaften dem Transit gewährten, sodann die Bahn von Antwerpen nach Basel über Brüssel, Namur und Luxemburg mit ihren geringeren Frachtsätzen als die deutschen Rheinbahnen haben auf den Transport der Güter einen nachhaltigen Einfluss ausgeübt. Seit der Aufhebung der Durchgangsabgaben im deutschen Zollverein (1861) und der Ermässigung des Rheinzolles, dessen gänzliche Beseitigung viel zu spät eintrat, hat sich auch der Transitverkehr gehoben; in den siebziger Jahren hat der schweizerisch-deutsche Verkehr jenem mit Frankreich dem Gewichte nach einen Vorsprung abgewonnen. Im Jahre 1878 belief sich die Ausfuhr nach Deutschland auf $1._{160}$, 1879 auf $1._{056}$ Mill. Ctr.; die Einfuhr betrug $10._{77}$ und $11._{06}$ Mill. Ctr. in den genannten Jahren. Hiezu

kommt noch der Handel mit Vieh und Bienenstöcken, sowie der im Werth bemessene Handel mit Mühlsteinen, Holz und Holzkohle. In den beiden letzterwähnten Artikeln wurden 1878 im Werthe von $1._{8}$, 1879 $2._{966}$ Mill. Fr. nach Deutschland geführt.

Eine totale Umgestaltung erlitt der schweizerisch-österreichische Verkehr. Der directe Handel, früher sehr erheblich, hat zum Theil in Folge der politischen Veränderungen Abbruch erlitten. Im Jahre 1844 gingen nach und durch Oesterreich Waaren im Werthe von $5._{21}$ Mill. Fr., 1855 von $10._{35}$ Mill. Fr.; die letzten Ausweise gaben bei Ausfuhr und Einfuhr weit geringere Werthe an; beträchtlich war früher die Ausfuhr Oesterreichs nach der Schweiz, ehe die Lombardei an das Königreich Italien abgetreten war. Im Jahre 1878 und 1879 stellte sich die Ausfuhr auf 184.000 Ctr. im Durchschnitte; die Einfuhr betrug 1878 $0._{9}$, 1879 $1._{6}$ Mill. Ctr. Dagegen hat naturgemäss der Handel mit Italien an Intensität gewonnen. Schon in den fünfziger Jahren haben sich die Handelsverbindungen Piemonts, zum Theil in Folge der liberalen Handelspolitik dieses Staates, kräftig entwickelt und die Schweiz führt dahin aus: Baumwollgewebe, gemischte Gewebe von Seide, Wolle und Baumwolle im Werthe von über 10 Mill. Fr., Käse für $1._{81}$ Mill. Fr., Uhren, Seidengewebe, Leinengarne und Stoffe und bezog dafür Seide im Werthe von $7._{7}$ Mill. Fr.; Baumaterialien, Marmor, Seidengewebe, Vieh, Reis und Getreide. Den schweizerischen Transit durch Sardinien schätzte man 1857 auf $47._{8}$ Mill. Fr., den sardinischen durch die Schweiz auf 27 Mill. Fr. Italien vermittelt gegenwärtig den Verkehr der Schweiz mit der Levante, und die Handelsbeziehungen dürften nach Vollendung des Schienenstranges durch den Gotthard an Bedeutung noch gewinnen.

Der Handel der Schweiz mit Frankreich hat schon vor 1860 bei dem Bestande des Hochschutzsystems in letzterem Lande stetig zugenommen; ein Beweis, dass es der Thätigkeit der Schweizer Industriellen möglich war, die besonderen Schwierigkeiten, welche sich dem Verkehr entgegenstellten, zu überwinden. Erst im Jahre 1864 gelang es nach langen Verhandlungen, einen Handelsvertrag auf 12 Jahre abzuschliessen, auf ähnlichen Grundlagen wie der Tractat zwischen dem Zollverein und Frankreich; derselbe trat am 1. Juli 1865 in Kraft, nur Mousselins

und Gase, die 10 Perc. vom Werthe bei der Einfuhr nach Frankreich zu entrichten hatten, sollten zu diesem Zollsatze erst mit Beginn 1868 eingeführt werden dürfen. Auch machte Frankreich die Concession, den Ausfuhrzoll auf Lumpen von 9 Fr. auf 6 Fr. vom Jahre 1868 und auf 4 Fr. vom Jahre 1869 herabzusetzen. Die Schweiz ermässigte die Zollsätze für einige französische Waaren, als Eisenwaaren, chemische Producte, Meubles, Glas u. s. w.[1])

England dient nicht als Absatzland, sondern blos als Transitgebiet für den schweizerischen Handel, dagegen bezieht die Schweiz aus England Eisen und Stahlwaaren, Wolle und Wollwaaren und theilweise auch englische Colonialproducte. Unter den schweizerischen Artikeln finden blos Spitzen, Stroh- und Haargeflechte, Uhren, feinere Holzwaaren, besonders Holzschnitzereien Absatz nach England. Die früher daselbst gesuchten Schweizer Mousseline und gestickten Vorhänge sind in der neueren Zeit durch billigere schottische Arbeiten verdrängt worden. Unter den englischen Plätzen sind besonders London und Liverpool für den Schweizer Verkehr von Belang. In neuerer Zeit fängt auch die Schweiz an, sich am englisch-ostindischen Handel zu betheiligen, während bisher den schweizerisch-ostindischen Verkehr ausschliesslich Marseille vermittelte. Die bedeutendsten Handelsverbindungen der Schweiz sind die aussereuropäischen. Hier nehmen die Vereinigten Staaten die

[1]) Der Handelsverkehr der Schweiz mit Frankreich beziffert sich nach der französischen Handelsstatistik wie folgt:

Im Generalhandel nach dem officiellen Werthe in Mill. Fr.

im Durchschnitte der Jahre					
1827—1836		1837—1846		1847—1856	
Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
33.6	52.9	80.5	94.2	161	117.6

Nach dem wirklichen Werthe:

im Durchschnitte der Jahre							
1847—1856		1857—1861		1862		1863	
Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
152.8	217.9	217.9	254	238.8	295	330.9	319.4

Der Specialhandel betrug im wirklichen Werthe:

	Einfuhr	Ausfuhr
1847—1856	33.1	55.1
1857—1861	51.2	116.8
1862	58.2	137.8
1863	64.9	173.3

erste Stelle ein.[1]) In Nordamerika sind Newyork und Neworleans von Bedeutung. In dem erstern Orte schätzt man den Betrag der schweizerischen Waareneinfuhr auf 80 Mill.; hauptsächlich Käse, Uhren, Uhrenwerkzeuge und Uhrenbestandtheile, Baumwollwaaren, Seide und Seidenwaaren, Stickereien,[2]) Spitzen, Strohgeflechte und Uhrgläser.[3]) Auch der Verkehr nach anderen amerikanischen Territorien ruht in schweizerischen Händen und

[1]) Die Ausfuhr der Schweiz nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika betrug im Durchschnitte der Jahre 1864—1869 $46._{615}$, 1870—1875 $67._{66}$, 1877 $53._{025}$, 1878 $54._{597}$, 1879 $69._{541}$ Mill. Fr. Seit 1874, in welchem Jahre der Export $61._{35}$ Mill. Fr. ausmachte, ist bis 1878 ein starker Rückgang eingetreten. Unter den Artikeln stehen Seidenwaaren in erster Linie, die Basel und Zürich dahin versenden, sodann Stickereien, Uhren und Uhrenbestandtheile. Hierauf folgen Stroh- und Rosshaargeflechte, Käse, Baumwolle und Wollgewebe. Der überwiegendste Antheil an dem Export entfällt auf Zürich und Basel. Genf nimmt daran nur mit einer verhältnissmässig geringen Summe theil.

Es betrug die Ausfuhr:

	im Durchschn. 1864—1876	1877	1878	1879
Seide und Seidenwaaren	$29._{034}$	$26._{923}$	$27._{601}$	$37._{374}$
Baumwolle und Wollwaaren	$2._{174}$	$0._{481}$	$0._{752}$	$1._{188}$
Stickereien	$7._{790}$	$16._{195}$	$16._{690}$	$18._{923}$
Stroh- und Rosshaargeflechte	$2._{242}$	$1._{580}$	$1._{202}$	$1._{948}$
Uhren und Uhrenbestandtheile	$12._{111}$	$3._{570}$	$3._{996}$	$5._{292}$
Musikdosen	$0._{269}$	$0._{102}$	$0._{096}$	$0._{188}$
Käse	$1._{379}$	$1._{675}$	$1._{534}$	$1._{381}$
Leder	$0._{341}$	$0._{480}$	$0._{362}$	$0._{874}$
Verschiedenes	$1._{517}$	$2._{019}$	$2._{209}$	$2._{372}$

Die Durchschnittsziffern der Jahre 1864—1876 im Vergleiche mit den Exportwerthen der späteren Jahre geben nur insoferne ein richtiges Bild des schweizerisch-amerikanischen Verkehres, als sie in einigen Artikeln eine Besserung der Verkehrsbeziehungen erkennen lassen. Namentlich im Beginn der siebziger Jahre hatte der Handel mit den Vereinigten Staaten im Vergleiche mit der Zeit von 1864—1870 Einbusse erlitten. Es wurden 1875 um 20 Perc. weniger als 1870 ausgeführt, im Vergleiche mit 1871 um 32 Perc., mit 1872 um 31 Perc. weniger.

[2]) Der Export an Stickereien nach Nordamerika hat eine bedeutende Höhe erzielt; im Jahre 1864 betrug der Gesammtwerth der nach Amerika verführten Waaren 352.277 Fr., 1866 $3._{179}$, 1871 $11._{44}$, 1880 $54._{9}$ Mill. Fr.

[3]) Unter den Städten nimmt an dem schweizerisch-amerikanischen Verkehr Zürich den ersten Rang ein. Der Handel betrug in Mill. Fr.:

	Zürich	Basel	Genf
1875	$35._{49}$	$16._{44}$	$2._{93}$
1876	$39._{27}$	$12._{75}$	$2._{06}$
1877	$39._{36}$	$12._{4}$	$1._{26}$

wird hauptsächlich durch schweizerische Commanditen und Filialen bewerkstelligt. In Südamerika kommen hauptsächlich Lima, Valparaiso, Montevideo, Rio de Janeiro und Bahia in Betracht. In Australien verkehrt die Schweiz mit Neusüdwales und mit Victoria, besonders mit den Hauptstädten Sidney und Melbourne. In neuerer Zeit hat die Schweiz ebenfalls versucht, die Märkte Chinas und Japans den Schweizer Handelsartikeln zugänglich zu machen.

ZWÖLFTES CAPITEL.

Italien.[1])

1. Durch die Auffindung des neuen Seeweges nach Ostindien hat Italien seine im Mittelalter hervorragende Stellung in dem Handelsverkehre zwischen dem Orient und Occident verloren, wenn auch einzelne italienische Städte, wie Venedig und Genua, wichtige Emporien blieben. Durch die Erzeugung einiger Industrieartikel behauptete die appeninische Halbinsel noch Jahrhunderte lang für den Welthandel eine gewisse Bedeutung. Die italienischen Seidenstoffe blieben ein sehr gesuchter Artikel; genuesischer Sammt fand selbst im europäischen Norden beträchtlichen Absatz, venetianische Glaswaaren wurden weit verführt, die feinern Papiersorten bezog England bis in's siebzehnte Jahrhundert fast ausschliesslich aus Genua. Dazu gesellte sich die sich steigernde Ausfuhr von Naturproducten: roher Seide und Oel. Livorno und Genua waren für diese Artikel die wichtigsten Häfen. Die Verbindung, in welche Italien mit Frankreich durch die Eroberung der Halbinsel während des Revolutionszeitalters kam, wirkte auf Ackerbau und Industrie günstig; durch den Wegfall der Zölle im Innern des Landes erweiterte sich der binnenländische Verkehr. Mit der Restauration wurden die ehemaligen Zollschranken wieder errichtet und von einem italienischen Handel kann erst gesprochen werden, nachdem die Einheitsbestrebungen durch die Gründung des Königreiches Italien von so ausserordentlichem Erfolge gekrönt wurden. Fünf Jahrzehnte hindurch hatte die Volkswirthschaft, insbesondere aber der Handel mit ausserordentlichen Hindernissen zu kämpfen, nach Innen durch die

[1]) Literatur: Coppi, Annali d'Italia dal 1750—1861. Firenze 1848 fg.; ferner die bekannten Werke von Bossi, Campiglio, Balbo, La Farrina, Cantu, die auch die wirthschaftlichen Verhältnisse beleuchten. Ferner Annuario statistico italiano, Turino 1864 fg.; Duprat e Gicca: Annuario di economia Sociale e di statistica, Turino 1863; dell' Aqua: Annuario statistico del Regno d' Italia, Milano 1860; Annuario industriale italiano nel 1865, Napoli; L' Italia economica nel 1867 und L' Italia economica nel 1873, auch in französischer Sprache erschienen.

politische Zersplitterung, nach Aussen durch eine zum Theil ganz verfehlte Handelspolitik, die keineswegs geeignet war, die natürlichen reichen Hilfsquellen des Landes zur Entwicklung zu bringen.

2. In Toscana hatte die Regierung Leopold I., des Sohnes Maria Theresia's, eine Reihe von wirthschaftlichen Reformen durchgeführt, die jedenfalls im Gegensatze standen mit den Ansichten, welche in den übrigen Theilen der Halbinsel die herrschenden waren. Bereits 1767 wurden die Einfuhrzölle für Getreide aufgehoben, sobald der Preis desselben im Inlande 15 Lire per Sack überschritten hatte; vier Jahre später fiel auch diese Beschränkung; die Freiheit des Getreidehandels sollte nach den Erklärungen des Ministers Pompeo Neri die Basis der ökonomischen Gesetze bilden; jeder Eingriff in dieselbe verringere die Production, indem er Unternehmer wie Arbeiter hindere, den grösstmöglichen Ertrag zu erzielen, sich selber davon zu nähren und den für neue Mühewaltung erforderlichen Ueberschuss zu gewinnen; Grundsätze, welche der Grossherzog sich angeeignet hatte. Die Gesetzgebung suchte, durch Gestattung der Theilung des Grundeigenthums und Befreiung desselben mittelst Ablösung der Ruralservituten, den Anbau zu steigern. Die beschränkenden Normen für den Viehhandel wurden beseitigt, das Verbot des Grabens nach Metallen wurde aufgehoben, die ungehinderte Nutzung der Waldungen gestattet. Hand in Hand mit diesen Bestrebungen zur Hebung der verschiedenen Zweige der Landwirthschaft gingen Meliorationen des Chianathals und der Maremmen. Am 1. Februar 1770 wurde die Zunftgerichtsbarkeit aufgehoben, die Ausübung des Gewerbes freigegeben. Die Zollgesetzgebung erfuhr durch Abschaffung der Provinzialzolllinie eine Umgestaltung; mässige Grenzzölle ermöglichten die Einfuhr fremder Waaren. Livorno hob sich in Folge der Freigebung des Getreidehandels; die Hafenfreiheit, früher blos auf den Hafen beschränkt, wurde 1781 auf die Stadt ausgedehnt; der Handel nahm in Folge davon einen bedeutenden Aufschwung und auch die Einheimischen begannen an dem damals in fremden Händen befindlichen Verkehre sich zu betheiligen. Die richtigen Principien, welche die Regierung Leopold I. geleitet hatten, wurden unter seinem Nachfolger zum Theil verlassen. Der Douanentarif vom 18. October 1791 beschränkte vielfach die Handelsfreiheit, verbot die

Ausfuhr von roher Wolle und Seide, von ungegerbten Fellen und von Lumpen zur Papierfabrikation, von Getreide, Hülsenfrüchten, Kastanien, Mehl, Oel und Talg. Einzelne dieser Bestimmungen wurden in den nächsten Jahren wieder zurückgenommen. Auch nach der Restauration wendete man den wirthschaftlichen Verhältnissen grosse Aufmerksamkeit zu und ergriff eine Reihe von Massnahmen zur Förderung der Landwirthschaft und der Gewerbe. In erster Linie stehen die Meliorationen. Im Jahre 1840 wurde das Ausfuhrverbot für Lumpen und ungegerbte Felle aufgehoben; einige Jahre früher erfolgte die Freigebung der Eisenindustrie, nur die Ausbeutung der Eisenwerke von Elba behielt sich die Regierung vor. Der Zolltarif wurde modificirt, die Schifffahrtsgebühren geregelt, in Florenz und Livorno Discontobanken gegründet. Toscanas Industrie hob sich, die Seidenfabrikation nahm einen Aufschwung; im Valterrenerlande erstanden zwei neue Industriezweige: die Gewinnung des Borax und des Kupfers, wodurch besonders der Handel Livornos mächtig gefördert wurde. Die jährliche Production des Borax betrug 1818—1820 im Durchschnitte 50.000 Kilogr., 1846 bereits eine Million. Bedeutende Strassenbauten dienten der Entwicklung des Verkehres; im Jahre 1841 wurde die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Florenz nach Livorno ertheilt, deren Vollendung allerdings in eine spätere Zeit fällt, da 1844 blos die Strecke Pisa—Livorno dem Verkehre übergeben werden konnte. Grosse Sorgfalt wurde Livorno zugewendet, welches einer der wichtigsten Exporthäfen Italiens wurde. Auch in den fünfziger Jahren wurden zur Sicherung und Erweiterung des Hafens beträchtliche Summen verausgabt, um Livorno die Concurrenz mit Genua und Marseille zu ermöglichen.[1])

Nicht minder günstig im Grossen und Ganzen gestalteten sich die wirthschaftlichen Verhältnisse seit 1848. Die Lage der Finanzen war allerdings eine ungünstige. Die österreichischen Hilfstruppen kosteten dem Lande 7—8 Mill. jährlich (im Ganzen während sechs Jahren 32 Mill. Lire) und der Abgang im Staatshaushalte musste durch Anlehen gedeckt werden. Die Steuerkraft des Landes wurde stark angestrengt. Dazu kamen für

[1]) Reumont, Geschichte Toscanas. 2 Bde. — Coppi, Annali d'Italia dal 1750—1861. — Reuchlin, Geschichte Italiens. I, S. 102 fg.

Ackerbau und Industrie traurige Calamitäten. Die Traubenkrankheit trat seit 1850 jährlich auf und wirkte namentlich im Jahre 1853 verheerend; die Kartoffelkrankheit und ein oftmaliges Fehlschlagen der Weizenernte kamen hinzu. Die Regierung bemühte sich, Abhilfe zu schaffen und, abgesehen von ihrer Livorno zugewiesenen Sorgfalt, verwendete sie für die Austrocknung des Sees von Bientina im untern Arnothale, wodurch bei 10.000 Hektaren dem Anbau wiedergewonnen wurden, über 4 Mill. Lire. Die Eisenbahnunternehmungen werden vielfach gefördert. In dem Zeitraume 1844—1860 wurden die Linien Florenz—Livorno, Florenz—Pistoja—Lucca, Pisa—Lucca, Empoli—Siena und Florenz—Arezzo dem Verkehre übergeben; die Bahn längs der See von Livorno bis an die römische Grenze wurde in Angriff genommen. Handel und Industrie entwickelten sich langsam. Die Ausfuhr von Strohgeflechten betrug im Durchschnitte der Jahre 1851—1855 15 Mill. Lire, von Seide $5._2$ Mill. Lire. Ferner wurden exportirt: Bau- und Brennholz im Betrage von $4._{478}$ Mill. Lire im jährlichen Durchschnitte, Papier $3._{585}$ Mill. Lire, Steine, Alabaster- und Marmorarbeiten, Erze und Metalle $3._7$ Mill. Lire, Olivenöl 1 Mill. Lire, Vieh $1._2$ Mill. Lire, Fische und gesalzenes Fleisch $2._{482}$ Mill. Lire, Blumen, Früchte und Viehfutter $1._5$ Mill. Lire. Eine ganz beträchtliche Zunahme weist die Ausfuhr von Borax aus, 1851 für $1._8$ Mill. Lire, 1855 für 4 Mill. Lire. Die Gesammtausfuhr belief sich 1851—1855 auf 53 Mill. Lire; die Gesammteinfuhr auf 94 Mill. Lire. Unter den Einfuhrgegenständen steht Getreide mit dem durchschnittlichen Betrage von $30._9$ Mill. Lire obenan; hierauf folgen Baumwolle und Baumwollwaaren im Werthe von $12._{78}$ Mill. Lire; Colonialwaaren $7._{544}$ Mill. Lire, Wein, Oele, Branntwein und Spirituosen $6._{679}$ Mill. Lire, Vieh im Werthe von $8._{726}$ Mill. Lire. Die Zuckereinfuhr hob sich seit 1851 in Folge eines Vertrages mit dem Kirchenstaate, durch welchen die Einschmuggelung von einigen Millionen Pfund aus den päpstlichen Gebieten beseitigt wurde.[1]) Andere erhebliche Gegenstände der Einfuhr waren während des Zeitraumes 1853—1855 Metalle ($2._7$ Mill. Lire) und Tabak ($1._2$ Mill. Lire); ferner in Folge der Traubenkrankheit Wein

[1]) Vgl. O. Speyer, Bilder italienischen Landes und Lebens. I, S. 297 bis 302.

und geistige Getränke im Werthe von 9 Mill. Lire im Jahre 1855 gegen 3 Mill. Lire im Jahre 1851. Die toscanischen Häfen waren von einer fast stetig steigenden Anzahl von Schiffen besucht.

3. Die Regierung Neapels besass für die wirthschaftlichen Verhältnisse geringes Verständniss.[1]) Die hohen Schutzzölle sollten eine Industrie begünstigen, die nicht vorhanden war; sie betrugen für manche Waaren über 150 Perc., beförderten den Schmuggel und lieferten auch der Staatscasse nur winzige Erträgnisse. Vornehmlich England fand hier ein wichtiges Absatzgebiet für seine Baumwollwaaren, Frankreich für seine Woll- und Seidenartikel. Die heimische Schifffahrt sollte durch Erhebung zum Theil drückender Abgaben einen Aufschwung erhalten. Auch der Export und der Zwischenhandel unterlagen lästigen Bestimmungen; Oel musste bei der Ausfuhr eine Abgabe entrichten. Selbst der Verkehr zwischen Sicilien und dem neapolitanischen Festlande konnte sich nicht frei entwickeln; die Einfuhr sicilianischen Weines unterlag einer Abgabe; für den Export von Korn bedurfte es einer Erlaubniss der Regierung.

Die hohen Zollsätze auf Manufacturwaaren riefen im Lande eine Industrie hervor, die jedoch zum Theil von Fremden betrieben wurde. Die Baumwollindustrie, die Seidenfabrikation und die anderen Gewerbszweige waren jedoch nicht im Stande, den heimischen Bedarf zu decken. Die Baumwollindustrie Neapels verwendete den im Lande erzeugten Rohstoff von $1._{78}$ Mill. Kilogr., während in Sicilien auch amerikanische Baumwolle zur Verarbeitung kam.[2]) Der Mehrbedarf an Garn wurde aus England

[1]) Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse Neapels und Siciliens während des 19. Jahrhunderts liegt ein reichhaltiges, aber weit zerstreutes Material vor: Das „Annuario geographico Italiano“ enthält einige nicht belanglose Aufsätze; so 1844 pag. 55 die Arbeit de Luca's: Sull' industria del regno di Napoli; noch reichhaltiger sind die „Annali civili del' Regno delle due Sicilie 1833—1856.“ Ueber Sicilien hat Neigebauer in seinem 1849 erschienenen Buche: „Siciliens politische Entwickelung und jetzige Zustände“ auch mancherlei hieher Bezügliches zusammengetragen. In dem „Annuaire de deux Mondes“, sowie in der „Revue de deux Mondes“ sind viele Arbeiten enthalten.

[2]) Noch in den dreissiger Jahren lieferte die Baumwollcultur Siciliens nicht unbedeutende Mengen für die Ausfuhr nach Marseille und Triest; in Folge der niederen Preise durch die Concurrenz Amerikas wurde der Anbau beträchtlich eingeschränkt.

eingeführt. Zumeist waren die Fabriken im Besitze von Schweizern, welche die für die ärmeren Classen erforderlichen Stoffe erzeugten. Die Papierfabrikation lag in den Händen der Franzosen. Die Tuch- und Seidenfabriken wurden von Neapolitanern betrieben, die Erzeugnisse derselben dienten ebenfalls dem Massenconsum. Auch in Sicilien beschäftigte sich die heimische Bevölkerung nicht in intensiver Weise mit Industrie und Handel. Die Erzeugung und Versendung von Marsalawein, die Ausbeute der Schwefelminen befanden sich in englischen Händen, ebenso die ausgedehnten Salinen von Agosta und Trapani. Sicilien schien eine Domaine der Engländer, und selbst die Franzosen waren trotz aller Bemühungen nicht im Stande, innige Verkehrsbeziehungen anzubahnen. Rohseide wurde in beträchtlichen Mengen (3000 Ballen) nach Lyon und St. Etienne geführt. Erst in den fünfziger Jahren gewann Messina für den Verkehr mit Frankreich eine grössere Bedeutung, zumeist durch eine französische Gesellschaft (Compagnie française des Messageries impériales).

Durch die Verträge vom Jahre 1816 erhielten England, Frankreich und Spanien Begünstigungen bezüglich des Schifffahrtsverkehrs, indem die Schiffe derselben einen um 20 Perc. geringeren Zollsatz zu entrichten hatten als die auf heimischen Schiffen eingeführten Waaren. Erst nach längerer Zeit kam die neapolitanische Regierung zur Erkenntniss des gemachten Fehlers. In einem Berichte des Ministers des Innern Santangelo werden die Mittel zur Hebung der Schifffahrt und des Handels im Königreiche beleuchtet und das Geständniss abgelegt, dass die 1816—1823 ergriffenen Massnahmen, den Schiffbau und die Ausfuhr der inländischen Producte zu fördern, beinahe gänzlich ohne Erfolg geblieben sind. In Folge der den fremden Flaggen eingeräumten Begünstigung, deren die heimische nicht theilhaftig wurde, war die inländische Marine fast nur auf die Küstenschifffahrt angewiesen. Die Regierung ertheilte Prämien; eine grössere Thätigkeit im Schiffbau war wohl die unmittelbare Folge, allein die Fahrzeuge blieben unbenützt. Das königliche Decret vom 20. November 1824, durch welches eine definitive Reform des Zolltarifs vorgenommen wurde, brachte Abhilfe, indem den heimischen Fahrzeugen 10 Perc. vom Zolle für jene Waaren, die sie ein- oder ausführten, erlassen wurden, 30 Perc.

bei directer Einfuhr aus den Ostseehäfen, 40 Perc. bei jener aus Amerika und Indien, und der dritte Theil des Zolles bei Oel, welches sie aus dem Königreich ausführten; die Küstenfahrt dem Festlande und den Inseln entlang wurde von allen Abgaben befreit; die Ausfuhr inländischer Producte wurde bis auf einige Rohstoffe, deren Export der inländischen Industrie Nachtheil bringen könnte, zollfrei gestattet; der Einfuhrzoll auf ausländische, für den Betrieb der Industrie im Königreiche unentbehrliche Waaren wurde theils vermindert, theils ganz abgeschafft, Luxusgegenstände höher besteuert. Ein neuer Zolltarif wurde 1846 erlassen.[1])

Die Verhandlungen über einen Versuch der Regierung, den sicilischen Schwefelhandel zu einem Monopol zu machen, verdienen der Vergessenheit entrückt zu werden, weil sie den wirthschaftlichen Standpunkt der massgebenden Kreise besser zu kennzeichnen im Stande sind als die wortreichste Auseinandersetzung. Ein grosser Theil der sicilischen Schwefelgruben und des Schwefelhandels war in die Hände sicilischer Kaufleute, etwa 15—20 an Zahl, in Palermo, Messina und Syrakus übergegangen. In den Jahren 1830—1837 war der Preis des Schwefels durch Ueberarbeitung der Gruben grossen Schwankungen unterworfen gewesen und die Regierung wurde angegangen, etwas zu thun, damit Preis und Gewinn sich erhöhen. Ein Franzose trat in Folge dessen mit einem Vorschlage heran, worin dargelegt wurde, es sei thöricht, den Eigenthümern der Schwefelminen zu verstatten, dieselben durch übermässigen Anbau zu erschöpfen; der Staat müsse ordnend dazwischen

[1]) Die Regierung beschäftigte sich Jahre lang mit Vorbereitungen und das königliche Institut für Naturwissenschaften und Künste wurde über die zu ergreifenden handelspolitischen Massnahmen befragt. Da die Antworten für die Beurtheilung des ökonomischen Wissens jener Epoche in Neapel bezeichnend sind, so setzen wir dieselben hieher. Das königliche Institut stellte, in Beantwortung der Anfragen, folgende Grundsätze auf: 1. dass man die zur Subsistenz unentbehrlichen fremden Producte und die für die Fabriken nöthigen rohen Gegenstände vom Einfuhrzoll befreien müsse; 2. dass die den Manufacturen weniger unentbehrlichen Erzeugnisse fremder Industrie, namentlich aber solche, deren Werth den genannten schaden könnte, stark zu besteuern seien; 3. dass man die Ausfuhr des Ueberschusses einheimischer Production und Industrie auf jede Weise zu befördern habe, und 4. bei den für die eigenen Fabriken nöthigen rohen Materien durch verhältnissmässigen Zoll die Ausfuhr erschweren müsse.

treten, den Eigennutz bändigen und den leeren Traum von freiem Handel verscheuchen. Der Staat müsse das Monopol des Schwefelhandels, welches die Natur der Insel gegeben, wider das Ausland sichern und festhalten; es sei ein Glück, wenn Sicilien wenig Schwefel erzeuge und dafür viel Geld erhalte. Eine geschlossene Handelsgesellschaft wäre hiezu am besten geeignet. Am 27. Januar 1838 erschien eine königliche Verordnung, vom Minister Santangelo unterzeichnet, worin es hiess: „Zum Besten unserer geliebten Unterthanen, um in Sicilien Schulden zu bezahlen, Lasten zu erleichtern, grossen Reichthum zu verbreiten und überall öffentliche Werke hervorzurufen, deren die Insel so sehr bedarf, wird, ohne den Planen von Privilegien und Vorrechten Gehör zu geben, mit Taix, Aycard und Compagnie ein Vertrag auf 10 Jahre geschlossen. Da die grosse Production des Schwefels alles Unglück in Sicilien erzeugt, so soll dieselbe von jährlich 900.000 Cantaren auf 600.000 Cantare (à 150 Pfund) herabgebracht, also um ein Drittheil vermindert werden.[1])

[1]) Die Bestimmungen dieses Vertrages sind charakteristisch für die Beurtheilung der neapolitanischen Regierung: Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, alle Jahre den Schwefel, der in Sicilien gewonnen wird, zu kaufen, bis zu 600.000 Cantaren (zu 150 Pfund). Die Erfahrung hat klar erwiesen, dass jede Gewinnung einer stärkeren Masse bedeutenden Schaden herbeiführt. Und da die Menge des gewonnenen Schwefels in den letzten Jahren einige Male bis zu 900.000 Cantaren gestiegen ist, so verpflichtet sich die Gesellschaft, um den Producenten eine Entschädigung für den Mehrbetrag an Schwefel zu geben, den sie hätten gewinnen können, aber jetzt nicht gewinnen, denselben für die übrigen 300.000 Cantaren, deren Gewinnung nun verhindert wird, jedes Jahr eine Entschädigung von 4 Carolinen von jedem Cantar zu geben. — Art. 7. Die Compagnie kauft den Schwefel von den Schwefelgrubenbesitzern je nach den verschiedenen Sorten zu dem Preise von 21—25 Carolinen für den Cantar. — Art. 10. Die Producenten sollen volle und unbeschränkte Freiheit haben, wenn sie den Schwefel nicht an die Compagnie verkaufen wollen, denselben auch jedem Anderen zu verkaufen und ihn durch die gewöhnlichen Versender des Schwefels ausführen zu lassen, wohin sie wollen, wenn sie der besagten Compagnie die Entschädigung zahlen, welche durch Art. 18 dieses Vertrages festgesetzt ist. — Art. 11. Die Compagnie zahlt allen Schwefelproducenten für jeden Cantaro Schwefel, dessen Gewinnung ihnen verboten wird, eine Entschädigung von 4 Carolinen. — Art. 13. Von dem Capital der Compagnie zu 1,200.000 Ducaten liefert die Compagnie $^3/_4$; das übrige $^1/_4$ wird in 1000 Actien zu 300 Ducaten und mit 6perc. Zinsen jährlich getheilt, und diese für die Eigenthümer oder Pächter der Schwefelgruben und andere Unterthanen des

Im Durchschnitte der Jahre 1839—1841 betrug die Einfuhr nach Neapel $13._{69}$ Mill. Ducaten jährlich, die Ausfuhr $12._{06}$ Mill. Ducaten. Der Verkehr zur See überwog. Zu Lande bestand nur mit dem Kirchenstaat ein ziemlich unbedeutender Verkehr, 1839 $0._{387}$, 1840 $0._{461}$, 1841 $0._{726}$ Mill. Ducaten betragend. Der beträchtlichste Handel war der mit Frankreich und England; in zweiter Linie standen Piemont und Oesterreich; der Verkehr mit den übrigen Staaten war unbeträchtlich. Diese Daten sind officiellen Actenstücken entnommen und beziehen sich natürlich nur auf den legitimen Verkehr, während bedeutende Mengen Colonialwaaren eingeschmuggelt wurden. Die Hauptgegenstände der Ausfuhr waren Olivenöl und Seide, zusammen im Werthe von 7—9 Mill. Ducaten; von den übrigen Ausfuhrartikeln, als: Oelsämereien, Hanf, Weizen, Mais und Bohnen, Mandeln, Holz, einige Industrieartikel, wie Handschuhe u. s. w., erreichten einzelne kaum die Höhe von einigen hunderttausend Ducaten. In diesen Jahren nahm Frankreich bei der Ausfuhr den ersten Rang ein; der Werth der sämmtlichen dahin exportirten Gegenstände betrug 1839 $2._{5}$, 1840 $1._{2}$, 1841 $4._{75}$ Mill. Ducaten; indess ist in dieser Summe nicht der gesammte Verkehr enthalten, da einige Waaren von Neapel nach Sardinien und von dort über Nizza unter französischer Flagge nach Frankreich gingen, um sodann zum Theil von Marseille aus nach den nordamerikanischen Freistaaten gesendet zu werden. Der Handel Neapels mit Oesterreich betrug im Durchschnitte der Jahre 1839—1841 $2._{224}$ Mill. Ducaten; $^{7}/_{10}$ des Gesammtexportes entfiel auf Oel, die übrigen $^{3}/_{10}$ trafen Weizen, Mandeln, dann Häute, Branntwein u. s. w. Mit England umfasste der Verkehr beiläufig $1._{52}$ Mill. Ducaten im Durchschnitte dieser Jahre. Von den übrigen Staaten kommen noch mit einigen hunderttausend

Königreichs vorbehalten, wenn sie für diese Actien bis zu einer bestimmten Zeit unterzeichnet haben. — Art. 14. Die Compagnie verpflichtet sich, im Laufe jedes Jahres der Regierung Sr. Maj. 400.000 Ducaten zu bezahlen. — Art. 17. Die Compagnie darf den Schwefel nicht zu höheren Preisen als je nach den verschiedenen Sorten zu 41—45 Carolinen den Cantaro, dem Käufer frei an Bord des Schiffes geliefert, verkaufen. — Art. 18. Die Compagnie ist ermächtigt, für jeden Cantar Schwefel, der (von Anderen) in das Ausland verkauft oder ausgeführt wird, eine Prämie von 20 Carolinen zu fordern. — Art. 23. Die Dauer dieser Gesellschaft ist auf 10 Jahre festgesetzt, vom 1. Juli 1838 an gerechnet.

Ducaten im jährlichen Durchschnitte Holland und Russland in Betracht, zumeist für Oel.

Seit der Mitte der fünfziger Jahre wurde das in dem Königreiche beider Sicilien starr festgehaltene Differentialsystem durchbrochen und die internationalen Handelsbeziehungen erfuhren auf der Basis der Gegenseitigkeit eine völlige Umgestaltung. Handelsverträge wurden abgeschlossen mit den Hansestädten, mit Schweden und Norwegen, mit Spanien u. s. w. Durch Verträge mit dem Zollverein, mit Oesterreich, Sardinien, mit den Niederlanden, mit Grossbritannien, Dänemark und Russland wurden die für die directen Provenienzen bewilligten Begünstigungen auch auf die indirecten ausgedehnt. Auch an dem Zolltarif wurden Ermässigungen vorgenommen. Der Verkehr steigerte sich, wenn auch nicht in bedeutendem Masse. Im Durchschnitte der Jahre 1850—1854 betrug der Handel $122._{19}$ Mill. Lire ($74._{37}$ Mill. Einfuhr und $57._{81}$ Mill. Ausfuhr), 1860 $136._{5}$ Mill. Lire ($83._{68}$ Mill. Einfuhr und $52._{6}$ Mill. Ausfuhr). Von dieser letzten Summe entfielen bei der Einfuhr auf Verzehrungsgegenstände $29._{4}$ Mill., auf Halbfabrikate $25._{7}$ Mill. und auf Fabrikate $28._{5}$ Mill. Lire; bei der Ausfuhr überwogen natürlich die Naturerzeugnisse nicht $48._{15}$ Mill. Lire und blos $4._{5}$ Mill. Fabrikate. Der wichtigste Ausfuhrartikel war Oel [1]) und Seide.

4. Der in Piemont im Jahre 1830 erlassene allgemeine Tarif fasste den Schutz der heimischen Industrie ins Auge. Die Zölle betrugen bis zu 80 Perc., ja einige Sätze erhoben sich bis zu 100 und 130 Perc.; Baumwollstoffe z. B. zahlten 4—55 Lire das Kilo, wollene und seidene Stoffe bis 30 Lire, Wein 24—60 Fr. der Hektoliter, Getreide 9 Fr. Die Ausfuhr einiger Artikel war verboten. An dem protectionistischen Charakter des Tarifs wurde bis zum Jahre 1849 festgehalten, die während dieses Zeitraumes vorgenommenen Aenderungen waren nicht bedeutend. Die Schutzzölle riefen namentlich in Turin einige Industriezweige hervor, wo Waffen, Tapeten, wollene und baumwollene Zeuge, Hüte, Stahl- und Bijouteriewaaren, optische Instrumente, Seidenzeuge gefertigt wurden. In Genua wurde die Sammtfabrikation

[1]) Es wurde exportirt im jährlichen Durchschnitte in metrischen Centnern:

1821—1825	172.994	1841—1845	266.527
1831—1835	260.945	1851—1855	244.391

betrieben. Andererseits war der Schleichhandel lebhaft und nicht unbeträchtliche Waarenmengen wurden auf diesem Wege aus dem Auslande eingeführt. Die französischen Zollausweise bezifferten die Ausfuhr Frankreichs nach dem Königreiche Sardinien weit höher als die sardinischen Ausweise.[1]) Mit der Insel Sardinien unterhielt das Festland einen lebhaften Verkehr, Frankreich versorgte dieselbe mit Fabrikaten. Der französisch-sardinische Verkehr war überhaupt sehr lebhaft. In Baumwoll- und Wollzeugen behauptete England das Uebergewicht und führte beträchtliche Quantitäten nach den italienischen Hafenplätzen.

Genuas Handel hatte längst seine ehemalige Bedeutung verloren; die französische Herrschaft vernichtete vollends die letzten Reste derselben, die Vereinigung mit Frankreich brachte den ersehnten und erwarteten Aufschwung nicht und das Sperrdecret vom 21. November 1806 unterbrach die Beziehungen mit England. Die Stadt behielt wohl ihre Freihafenstellung, der Handel sank jedoch auf das tiefste. Bei Herstellung des Friedens erfolgte die Vereinigung Genuas mit dem Königreiche Sardinien, ohne jedoch der Stadt dauernden Vortheil zu bringen, da der Verkehr durch die sardinische Zollgesetzgebung mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Der so wichtige Handel mit Getreide litt unter den Differentialzöllen, wodurch Livorno einen Vorsprung gewann. In den ersten, dem Frieden unmittelbar folgenden Jahren nahm Genua an dem Getreidehandel einen regen Antheil; seit 1820 ist ein Rückgang bemerkbar; in den Jahren 1816 bis 1820 wurde der Hafen durchschnittlich von 6839 Schiffen mit 376.868 Tonnen besucht; in dem nächsten Jahrfünft betrug die Anzahl der Schiffe 6319 mit 353.492 Tonnen; 1826—1830 6236 Schiffe mit 328.046 Tonnen, 1831—1835 5925 Schiffe mit 325.061 Tonnen. Seitdem trat wieder eine Steigerung ein und 1846 bis 1850 belief sich die Schiffzahl auf 6825 mit einer Tonnenlast von 462.260.[2])

Die wichtigsten Artikel des genuesischen Handels in den dreissiger und vierziger Jahren bildeten: Colonialwaaren, Ge-

[1]) Gülich, Geschichtliche Darstellung des Handels und der Gewerbe, IV, S. 153.

[2]) Diese Ziffern sind dem Werke Luigi Torelli's, Dell' Avenire del commercio europeo, Firenze 1859, vol. III, entnommen.

treide und Wein. Seine Verbindungen zur See gingen nach Frankreich, England, dem Kirchenstaate und dem Königreiche beider Sicilien, nach Spanien, Portugal, Holland, Dänemark, Schweden, Russland und der Levante, Egypten, Cypern, Tripolis, Algier, Tunis, Marokko, Amerika und Ostindien. Der Oelhandel mit Frankreich, ehemals sehr gewinnreich und auf 14—15 Mill. Lire sich belaufend, warf 1840 höchstens 5 Mill. jährlich ab in Folge des übertriebenen Eingangszolles in Frankreich, und der Werth des Grundeigenthums der Districte Savona und Altare, Porta Maurizio, San Remo und der östlichen Küste sank beträchtlich. Die Ausfuhr nach England musste sich auf die Erzeugnisse des Ackerbaues und der inländischen Industrie beschränken; auf sicilischen und anderen ausländischen Producten unter sardinischer Flagge lastete ein schwerer Zoll. Einen der wichtigsten Verkehrsgegenstände mit England bildete weisse rohe Seide von Novi. Im sicilianischen Verkehr litt die genuesische Flagge durch die England, Frankreich und Spanien in dem Königreiche eingeräumten Begünstigungen. Die nach Spanien gesendeten Artikel wurden nach Gibraltar gebracht und von dort im Wege des Schmuggels weiter befördert. Der Verkehr Genuas mit Nord- und Südamerika war nicht erheblich, ebenso auch der Handel mit Ostindien. Die genuesischen Kaufleute waren wohl rührig und knüpften mit den transatlantischen Gebieten Handelsverbindungen an, begaben sich nach Südamerika, um Häute aufzukaufen, allein die Geschäfte waren doch nicht umfangreich genug; Genua versorgte die lombardischen und sardinischen Fabriken mit Baumwolle, verschickte Colonialwaaren nach Parma, der Lombardei und der Schweiz. Die lebhaften Handelsbeziehungen mit dem nordöstlichen Afrika, sowie mit der Levante litten unter der Piraterie von Tunis, welcher erst eine Expedition nach dem Barbareskenstaat ein Ende machte.[1])

[1]) Aus einem vom sardinischen Ministerium veröffentlichten Tabellenwerke geht hervor, dass während des Zeitraumes 1844—1849 in fremden Häfen unter sardinischer Flagge 37.444 Schiffe im Gehalte von $4._{229}$ Mill. Tonnen eingelaufen und 37.320 Schiffe mit $4._{210}$ Mill. Tonnen ausgelaufen sind; im jährlichen Durchschnitte daher 6241 Schiffe mit 704.511 Tonnen bei der Einfuhr und 6220 Schiffe mit 701.660 Tonnen bei der Ausfuhr. Die auswärtigen Häfen, in denen die sardinische Flagge am häufigsten erschien, sind jene von Toscana, Frankreich

Nach Beendigung des unglücklichen Krieges mit Oesterreich wendete die sardinische Regierung ihre Thätigkeit inneren Reformen zu. Auf dem Gebiete der Volkswirthschaft brach sich eine neue Aera Bahn. Der freisinnige Finanzminister Nigra schloss eine Reihe von Verträgen ab, worin sich Sardinien verpflichtete, die hohen Zölle herabzumindern. Bereits 1849 wurde mit Toscana ein Tractat über den Getreidehandel vereinbart, wobei besonders auf die Wünsche Genuas Rücksicht genommen wurde. Alle Differentialtaxen wurden zu Gunsten jener Nationen beseitigt, welche Piemont dieselben Zugeständnisse machten. Nur bezüglich der Küstenschifffahrt wurde in ähnlicher Weise wie in England ein Vorbehalt gemacht. Seit Cavour am 19. April 1851 das Ministerium des Ackerbaues, des Handels und der Finanzen vereinigte, verfolgte Piemont noch entschiedener eine freihändlerische Politik. Die möglichst freie Bewegung, lautete sein Wahlspruch, sei das Geheimniss, die Bürgschaft der Blüthe; die Vorurtheile Anderer dürfen Italien nicht abhalten, den Verkehr an den Grenzen und in den Häfen zu erleichtern; selbst Oesterreich, dem Feinde Piemonts, müsse man die Rechte des meistbegünstigten Staates einräumen, um es nicht zu Repressalien gegen die Einfuhr italienischer Rohproducte herauszufordern. Cavour schloss Handelsverträge mit England und Frankreich,

und der Türkei, dann die südrussischen, britischen und sardinischen Häfen. Auch der Verkehr der Häfen der argentinischen Republik von Uruguay und Brasilien wurde häufig durch sardinische Schiffe vermittelt. Diese Angaben beziehen sich blos auf die Segelschiffe. Die sardinischen Dampfer besuchten blos die Häfen von Marseille, Livorno, Civita vecchia und Neapel. Im Jahre 1844 gingen 258, im Jahre 1847 schon 596, dagegen im Jahre 1848 nur 422 und im Jahre 1849 sogar nur 412 sardinische Dampfboote nach diesen Häfen, weil dieselben in den beiden letzten Jahren mehr zum Staatsdienste verwendet wurden. — In den sardinischen Häfen landeten während der Jahre 1845—1850 unter allen Flagen vom Auslande kommend 23.419 Segelschiffe von 1,718.794 Tonnen. Abgegangen waren nach dem Auslande 23.503 Schiffe von 1,710.376 Tonnen. — Im Verhältnisse zur Tonnenzahl waren die folgenden Flaggen beim sardinischen Verkehr in jenen Jahren betheiligt: die sardinische mit $49._{67}$, die französische mit $13._{32}$, die toscanische mit $8._{93}$, die neapolitanische mit $7._{93}$, die britische mit $5._{61}$, die nordamerikanische mit $2._{24}$, die russische mit $2._{18}$, die spanische mit $2._{15}$, die österreichische mit $1._{97}$, die schwedische mit $1._{47}$, die griechische mit $1._{17}$, die niederländische mit $0._{77}$, die von Monaco mit $0._{72}$, die päpstliche mit $0._{60}$, die modenesische mit $0._{25}$ und die anderen Flaggen mit $1._{4}$ Procent.

mit Griechenland, Norwegen, den Vereinigten Staaten Amerikas, mit Peru, mit der Pforte und der argentinischen Republik. Heftigen Widerstand fand insbesondere der französische Tractat in den Kammern, da die französische Regierung mit dem starren Protectionssystem noch nicht gebrochen hatte. England, welches den Waaren Piemonts: Wein, Rohseide u. dgl. seine Häfen und die der Colonien öffnete, erlangte für seine Baumwollartikel den Markt Piemonts.

Der allgemeine Zolltarif vom Jahre 1851 enthielt eine wesentliche Ermässigung der Zölle. Viele Rohstoffe wurden zollfrei erklärt, die Ausfuhr von Seide, bisher verboten, wurde gestattet, die Einfuhrzölle vieler Fabrikate beträchtlich, einige um 40—60 Perc. herabgesetzt. Die Furcht, dass die Industrie in Folge der Zollreform leiden würde, erwies sich als grundlos. Die wichtigste Industrie zeigte in den nächsten Jahren einen Aufschwung: die Seidenspinnerei machte Fortschritte. Die Weberei litt unter der Nachbarschaft Frankreichs. Die Papierfabrikation genoss früher einen beträchtlichen Schutz; 1830 waren 100 Kilo mit einem Zollsatz von 60 Fr., seit 1835 mit 50 Fr. belegt. Die Verträge minderten denselben auf 30 Fr. herab und seit Anfang 1857 werden blos 10 Fr. entrichtet. Die Eisenindustrie war bis zum Jahre 1850 ungemein beschützt, wodurch die Einfuhr eine sehr geringe war; erst seit der Ermässigung der Zollsätze hob sich der Import in ganz ausserordentlicher Weise. Am einschneidendsten vielleicht waren die Aenderungen in den Zollsätzen auf Wein und Getreide; jene betrug bis über 120 Perc. ad valorem. Im Jahre 1850 wurde der Zoll auf 10 Fr. für alle geringwerthigen Weine herabgesetzt, bessere und theurere Sorten wurden mit 14 Perc. belegt, ein noch immer exorbitanter Zollsatz. Getreide zahlte früher 9 Fr. für den Hektoliter, später trat eine Herabsetzung auf $3._5$ Fr., seit 1850 auf 2 Fr. ein. Im Jahre 1853 schritt die Regierung in Folge der Theuerung an eine weitere Ermässigung auf 10 Sous und das Parlament billigte nicht blos die Massnahme, sondern sprach sich für die Zollfreiheit aus (1854).

Einen mächtigen Aufschwung nahm die Industrie in den fünfziger Jahren. Die Seidenindustrie besonders entwickelte sich zu einer beachtenswerthen Höhe. Noch in den vierziger Jahren besass Piemont keine Dampfmaschine. Die bewegende Kraft

der wenigen Woll- und Baumwollspinnereien, welche zumeist grobe Nummern verfertigten, bestand in Wasserrädern. Seit dem Beginn der fünfziger Jahre wurden Dampfmaschinen errichtet, gut eingerichtete Maschinenwerkstätten erstanden in Genua, Turin und anderen Orten. Fabriken zur Zubereitung von Braunkohlen, Coaks mit Erdpech sind unter der Leitung fähiger Ingenieure entstanden. Eine metallurgische Industrie wurde fast vollständig neu geschaffen. Während sich früher die Fabriken grösstentheils mit den Erzen der Insel Elba und den aus Toscana eingeführten Kohlen versorgten, begann man in Savoyen Eisenerz zu graben und einen zum Theil vorzüglichen Stahl zu erzeugen. Die Kupferproduction zu Acosta steigerte sich, in Saint-Marcel fand man die Spuren alter verlassener, von den Römern herrührender Anlagen auf und gewann 400 Tonnen Kupfer. Blei- und Nickelwerke wurden mit Erfolg bearbeitet. Die Turiner Ausstellung bot ein höchst mannigfaltiges und anziehendes Bild der industriellen Thätigkeit des Landes. Die Sammlung von Seidenbändern und von gefärbter Seide zeigte eine reiche Auswahl. Seidensammte, Gaze, Schärpen, die genähten Spitzen von weisser und schwarzer Seide aus Genua wiesen beachtenswerthe Leistungen auf. Die Arbeit war untadelhaft.

Die Montcenis-Bahn sollte Piemont zu einem grossen Durchfuhrland machen, die Handelsthätigkeit Genuas erweitern. Zum Theil waren auch politische Absichten massgebend, wenn Cavour den Westmächten grosse Begünstigungen einräumte. Allein die heilsamen Folgen für den Staat zeigten sich auch in wirthschaftlicher Beziehung. Eine fieberhafte Thätigkeit herrschte im Eisenbahnbau. Die Eisenbahn von Turin durch den Apennin nach Genua und von Alessandria nach dem Lago maggiore wurde auf Staatskosten ausgeführt, einer Reihe der Privatindustrie überlassenen Bahnen eine Staatsunterstützung zugewendet. Am Ende des Jahres 1848 waren blos 18 Kilom. im Betrieb, 1854 bereits 420 Kilom. Die Bahn von Genua nach Turin, die wichtigste Verkehrsader des Landes, war am Schlusse dieses Jahres fertig. Die Folgen des im Jahre 1851 erlassenen Tarifes zeigten sich günstig. Im Jahre 1854 betrug die Einfuhr $129._{79}$ Mill., die Ausfuhr $73._{133}$ Mill. Lire.

5. Die Einheit Italiens hat die Einzelnstaaten zu einem wirthschaftlichen Ganzen verschmolzen — ein Process, der sich nicht

ohne Verschiebung der Verkehrsverhältnisse vollziehen konnte, dem Staate im Grossen aber nur zum Vortheil gereichte, wenn auch einzelne Gebiete vorübergehend oder dauernd in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die Einheitlichkeit der Zollgesetzgebung vollzog sich nicht ohne grosse Schwierigkeiten. In Toscana waren die Tarifpositionen zum Theil niedriger, die lombardischen, ämilischen und romagnischen Tarife höher. Der Zolltarif der alten Provinzen wurde auf die neu erworbenen Provinzen übertragen. In Neapel, wo das Protectionssystem in seiner Schroffheit während seiner Selbstständigkeit festgehalten wurde, wurde im October 1860 dieselbe Tarifreform eingeführt, so dass vom Jahre 1861 an ganz Italien mit Ausnahme des Venetianischen ein einziger, und zwar sehr mässiger Zolltarif Giltigkeit erhielt. Ein neues Douanenreglement wurde ein Jahr später, vorläufig provisorisch, in Geltung gesetzt (1. Jänner 1862).[1]

Der bevorstehende Ablauf der wichtigen Handelsverträge mit Frankreich, Oesterreich und der Schweiz bewog die Regierung zu einer grossen, fast zwei Jahre dauernden Enquête über die Lage der Industrie und des Handels, welche von Luzzatti geleitet wurde.[2] Fast allgemein wurde betont, dass die Steuererhöhungen, welche das junge Königreich vorzunehmen gezwungen war, auf die Productionsverhältnisse des Landes rückgewirkt und die italienische Industrie in ein ungünstiges Verhältniss gegenüber der ausländischen gebracht habe. Im Jahre 1875 schritt die italienische Regierung an die Kündigung der bestehenden Handelsverträge. In erster Linie stand die Absicht, mit Frankreich einen neuen Vertrag zu vereinbaren, da nach der Ansicht der massgebenden Handelspolitiker der im Jahre 1863 abgeschlossene Tractat für Italien nachtheilig zu sein schien.

[1]) Vgl. hierüber die Arbeit von Manna: Le dogane italiane in der Rivista Nationale, I, S. 326. Auch in dem von Hildebrand herausgegebenen Sammelwerke Italia finden sich werthvolle, die wirthschaftlichen Verhältnisse beleuchtende Artikel.

[2]) Italien hat seit 1861 folgende Handelsverträge abgeschlossen: mit Venezuela am 11. Juni 1861, mit der Türkei 10 Juli 1861, mit Frankreich 13. Juni 1861, mit Schweden und Norwegen 14. Juni 1861, mit Persien 24. September 1862, mit Liberien 23. October 1862, mit Frankreich 17. Jänner 1863, mit Belgien 9. April 1863, mit Costarica 14. April 1863, mit Grossbritannien 6. August 1863, mit Russland 28. September 1863, mit den Niederlanden 24. November 1863 und mit Dänemark 1. Mai 1864.

Die Verhandlungen gelangten erst 1877 zum Abschlusse und im Frühjahre 1878 wurde der von der Regierung dem Parlamente vorgelegte Vertrag nach lebhafter Debatte angenommen. In Frankreich verzögerten sich die Verhandlungen und die von der Commission amendirte Vorlage wurde von der Versailler Kammer als liberal zum Schaden Frankreichs und protectionistisch zu Gunsten Italiens verworfen. Die Verhandlungen über einen neuen Handelsvertrag mit Oesterreich kamen 1878 zum Abschluss; am 1. Februar 1879 ist derselbe in Kraft getreten. Der Vertrag mit Deutschland wurde bis 31. December 1879 verlängert; neue Verhandlungen mit Frankreich führten zu der Vereinbarung, dass sich die beiden Länder für das Jahr 1879 gegenseitig die Rechte der meistbegünstigten Nation zuerkannten, und ein gleiches Abkommen wurde mit der Schweiz abgeschlossen.[1])

6. So beträchtlich auch die Fortschritte sind, welche in den letzten Jahrzehnten die Industrie gemacht, die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung ist die Landwirthschaft und die Erzeugnisse des Grundes und Bodens kommen bei dem auswärtigen

[1]) Der neue Zolltarif vom 30. Mai 1878 enthielt zum Theil beträchtliche Erhöhungen, letztere zumeist auf Industrieartikel. Um nur einige Beispiele anzuführen, so wurden erhöht: die Zollsätze auf Wein in Schläuchen und Fässern von 5 auf 15 Lire für 1 Hektoliter, in Flaschen von 15 auf 30 Lire für 100 Flaschen; Bier in Schläuchen und Fässern zahlte früher $7._2$, jetzt 15 Lire für 1 Hektoliter, in Flaschen früher 10, jetzt 25 Cent.; gereinigte und raffinirte Mineralöle früher 6 Lire für 100 Kilogr., gegenwärtig 28 Lire; rohe Mineralöle, früher frei, haben 22 Lire zu entrichten. Der Kaffeezoll wurde beträchtlich erhöht, von 30 Lire in Bohnen und 50 Lire „einfach gebrochen" auf 80 Lire; auch Thee erlitt eine Erhöhung von 3 auf $3._5$ Lire für 1 Kilo; Zucker raffinirt zahlte 25, nicht raffinirt 18 Lire, nunmehr $28._{85}$ und $20._8$ Lire. Diese und andere Zollsätze auf Colonialwaaren sollten dem Staatsschatze grössere Zuflüsse zuführen und verfolgen nur in wenigen Fällen den Schutz der heimischen Production. Chemische Erzeugnisse wurden zum Theil ermässigt. Eine gänzliche Umgestaltung erhielt die Tarifirung der Garne und Gewebe; während früher blos ein Unterschied gemacht wurde zwischen einfachem und gezwirntem Garne und jede Kategorie blos mit Rücksicht darauf, ob sie roh und gebleicht oder gefärbt war, einem Zollsatze unterlag, zahlen nunmehr rohe Gespinnste von 4500 Meter per Kilogr. 11 Lire für 100 Kilogr. bis 60 Lire für über 4500 Meter, gebleichte und gefärbte überdies noch 30 Lire per 100 Kilogr. Zuschlag. Der Zollsatz für Gewebe aus Flachs und Hanf betrug früher 20—50 Lire per 100 Kilogr., nunmehr nach dem allgemeinen Zolltarif 20—110 Lire für rohe Stoffe, für gefärbte und gebleichte mit einem 30perc., für bedruckte mit einem 60perc. Zuschlag für 100 Kilo. Gestickte Gewebe wurden von 250 auf 300 Lire erhöht.

Handel in erster Linie in Betracht. Die französische Eroberung hat in dieser Beziehung durch Beseitigung der Lehensverhältnisse und Privilegien des Adels entschieden vortheilhaft gewirkt. Auch die heimischen Regenten sahen sich genöthigt, die Ablösung von Frohnden und Servituten zu verfügen, die Errichtung neuer Majorate zu verbieten. Nach der Restauration wurden die alten Verhältnisse in einigen Gebieten wieder hergestellt. In Sardinien belasteten noch in den dreissiger Jahren Feudaldienste den Bauernstand. Erst durch das Gesetz vom Jahre 1864 wurden alle auf unbeweglichen Gütern haftenden Leistungen für ablösbar erklärt, und gegenwärtig besteht in Italien vollkommene Freiheit des Grundeigenthums. Die italienische Regierung war durch eine Reihe von Institutionen bemüht, dem Ackerbau unter die Arme zu greifen.

Die italienische Landwirthschaft ist für die Beurtheilung der Gesammtwirthschaft von ausschlaggebender Bedeutung. Bedeutend ist die Production von Oel, welche in der Umgebung von Florenz, Lucca und Pisa am sorgfältigsten betrieben wird. Die Ausfuhr betrug 1862 46 Mill. Kilogr. im Werthe von 60 Mill. Lire, 1878 60 Mill. Kilogr. im Werthe von $84._{13}$ Mill. Lire. Der italienische Wein könnte ein grösseres Absatzgebiet erhalten, wenn die Kellerbehandlung eine bessere wäre. Die Ausfuhr ist jedoch nicht unbeträchtlich.[1]) Die sicilischen Weinsorten werden nach England, die mittel- und norditalienischen nach Frankreich, der Schweiz und zum Theil nach Oesterreich geführt. Im Jahre 1878 betrug die Ausfuhr in grossen und kleinen Gebinden 525.057 Hektoliter im Werthe von $10._5$ Mill. Lire, ferner rund 800.000 Flaschen im Werthe von $2^1/_3$ Mill. Lire. Die Ausfuhr von Südfrüchten ist namentlich aus den sicilischen Häfen beträchtlich. Der Werth der Orangen und Citronen allein belief sich 1877 auf $33._9$, 1878 auf 24 Mill. Lire; geschälte Mandeln 1877 bei 4, 1878 $13._7$ Mill. Lire; Feigen

[1]) Es betrug die Ausfuhr von Wein:

	in Fässern Hektoliter	in Flaschen Stück
1862	214.233	233.618
1863	462.561	549.835
1864	223.539	1,271.707
1865	264.512	1,091.582
1876	498.212	863.300
1877	334.714	824.800

2—2.$_8$ Mill. Lire. Reis, zu dessen Cultur ein grosser Theil des Landes sich vorzüglich eignet, gehört zu den stehenden Exportartikeln, obgleich die Concurrenz mit den überseeischen Ländern eine bedeutende ist. Der Export belief sich im Jahre 1878 auf 72.000 Tonnen im Werthe von 21.$_6$ Mill. Lire. Die Erträgnisse aus diesen Gegenständen müssen bei Vergleichung der italienischen Landwirthschaft mit jenen anderer Länder in Anschlag gebracht werden, um dieselbe nicht inferiorer darzustellen, als sie thatsächlich ist. An Getreide erzeugt Italien allerdings nicht so viel, als es bedarf; in den Jahren 1872—1877 hat Italien 18.$_{678}$ Mill. Doppelcentner eingeführt und nur 4.$_{957}$ Mill. ausgeführt, dagegen aber auch beträchtliche Mengen an Reis und Maccaroni. Die Baumwollcultur Siciliens ist im Rückgang begriffen, weil die geringe Bodenfläche, über die man daselbst verfügt, für andere Culturen vortheilhafter angewendet werden kann.[1])

Die Viehzucht steht auf keiner hohen Stufe; Rindvieh wird nach Frankreich exportirt. In der Lombardei ist die Erzeugung von Käse (Parmesan) eine sehr bedeutende und die Ausfuhr nach Oesterreich, Frankreich und England nicht unbeträchtlich. Die Waldungen, obgleich noch immer 20 Perc. der productiven Bodenfläche umfassend, sind nicht gut bewirthschaftet und das Land bedarf einer Zufuhr.

Die ergiebigsten Eisenminen befinden sich auf Elba. Das Mailänder Eisenerz findet in der Stahlfabrikation Verwendung. Die reichsten Bleigruben besitzt die Insel Sardinien zu Monteponi und Montevecchio. Die Concurrenz der Vereinigten Staaten hat die Rentabilität in neuester Zeit sehr geschädigt. Zinkerze werden im Districte Iglesias und in der Lombardei gewonnen. Die Concurrenz- und Productionsfähigkeit der Kupferlager in Ligurien und der toscanischen Seelandschaft hat durch die nordamerikanischen Gruben sehr gelitten. Die Nickelproduction hat seit 1872 abgenommen; die Schwefelgewinnung hat sich gesteigert.[2])

[1]) Reiche Belege im Annuario Statistico Italiano, I, 1878, S. 132—150.

[2]) Die Schwefelausfuhr Siciliens betrug in Mill. Kilogr.

1866	17.$_{91}$	1871	17.$_1$	1875	21.$_5$
1867	19.$_{23}$	1872	18.$_2$	1876	19.$_5$
1868	17.$_6$	1873	20.$_2$	1877	20.$_9$
1869	17	1874	17.$_3$	1878	23.$_5$
1870	17.$_3$				

7. Fast in keinem Lande lässt sich der Einfluss der politischen Verhältnisse auf die Entwicklung der Industrie so klar nachweisen wie in Italien, wo die Erweiterung der politischen Grenzen zur Förderung der wirthschaftlichen Interessen mächtig beitrug und die grössten Anstrengungen gemacht wurden, um sich den hervorragenden Industriestaaten an die Seite zu stellen. „Die zahlreiche städtische Bevölkerung Italiens, welche auf die industrielle Thätigkeit als die hauptsächlichste Quelle ihres Einkommens angewiesen ist, die mächtige, im Bewusstsein des Volkes noch lebendige Tradition der einstmaligen lebendigen Grösse vieler Städte, die in denselben noch vorhandenen Reste einst mächtiger und kunstreicher Industriezweige, deren Producte noch gegenwärtig als unerreichbare Vorbilder angestaunt und geschätzt werden, der kunstsinnige und emsige Fleiss eines gewerblichen Mittelstandes, die leichte Auffassung, sowie die Gewandtheit in der technischen Ausführung der Arbeit, wodurch sich das italienische Volk allen andern europäischen Völkern gegenüber auszeichnet, — das Alles sind Factoren, die der industriellen Erziehung und Wiedergeburt des italienischen Volkes eine so feste und gedeihliche Grundlage geschaffen haben, dass an der industriellen Zukunft des Landes berechtigter Weise nicht gezweifelt werden kann.“ Die italienische Industrie hat allerdings bei dem Mangel an Kohlen mit einem grossen Uebelstande zu kämpfen, wodurch die Entwicklung einiger Industriezweige wesentlich erschwert wird, während auf der andern Seite der im Vergleiche mit anderen Staaten verhältnissmässig geringere Arbeitslohn ein die Production begünstigender Factor ist.

Die italienische Seidenproduction ist die grösste aller europäischen Staaten, obgleich dieselbe in Folge der Seidenraupenkrankheit beträchtlich abgenommen hat. Im Jahre 1865 belief sich der Rohseidenertrag auf $1._{7}$ Mill. Kilogr., erreichte 1871 nahe an 3 Mill. Kilogr., hielt sich in den nächsten Jahren auf dieser Höhe und sank 1876 auf 1 Mill. Kilogr. Seitdem ist eine Steigerung eingetreten; 1877 betrug dieselbe $1._{8}$, 1878 $2._{666}$ und 1879 $1._{276}$ Mill. Kilogr. Man zählt in Italien 2030 Seidenetablissements, von denen auf das ehemalige Venetien 928, auf Piemont 514, auf Calabrien 106, auf Sicilien 35 entfallen. Die Raupenzucht wurde 1877 in 5300 Gemeinden betrieben und der Erntebetrag ist für die wirthschaftlichen Verhältnisse derselben

von ausschlaggebender Bedeutung. Die von diesen Gemeinden mit Maulbeerbäumen bepflanzte Fläche beläuft sich auf Hunderttausende von Hektaren.

Die Seidenspinnerei ist in der Lombardei, Piemont und Venetien concentrirt. Die Gesammtzahl der Spindeln beträgt $2._{083}$ Mill., wovon $0._{357}$ Mill. auf Piemont, $1._{638}$ Mill. auf die Lombardei entfallen. Verglichen mit der Spindelzahl der anderen europäischen Länder, ergibt sich, dass die italienische Seidenspinnerei die weitaus bedeutendste ist. In der Seidenshoddy-Spinnerei sind blos 27.000 Spindeln thätig, während in der Schweiz 150.000, in England 100.000 gezählt werden. Dagegen die Weberei steht hinter der französischen zurück; man zählt zwischen 8000 und 13.000 Webstühle. Die Ausfuhr von Seidengeweben ist jedoch in stetigem, wenn auch langsamen Steigen begriffen; doch überwiegt bedeutend die Einfuhr.[1]) Die Ausfuhr von Seidengespinnsten ist eine belangreiche, die auch dem Werthe nach eine hohe Ziffer repräsentirt.

Die Zahl der Baumwollspindeln beträgt beiläufig 900.000. Die Spinnerei ist vornehmlich in Nord- und Mittelitalien concentrirt. Zumeist überwiegt die Production grober Garnnummern; höher als bis Nr. 20 wird wenig gesponnen. Der Baumwollenverbrauch ist daher sehr bedeutend; 1877 betrug derselbe etwa $26._4$ Mill. Kilogr. Einen Theil des Rohproductes erzeugt Italien selbst (15 Mill. Kilogr.); während des amerikanischen Krieges waren etwa 88.000 Hektaren bepflanzt und $62._3$ Mill. Kilogr. gewonnen worden. Seitdem ist der Anbau zurückgegangen. Was

[1]) Es betrug die Ein- und Ausfuhr an Seidengeweben und ähnlichen Stoffen und an gesponnener und gegarnter, roher und gefärbter Seide:

	Gewebe		Gespinnste	
	Einfuhr Kilogr.	Ausfuhr Kilogr.	Einfuhr 100 Kilogr.	Ausfuhr 100 Kilogr.
1868	204.152	25.500	1.312	23.349
1870	169.269	68.300	3.582	21.957
1871	226.162	88.800	6.025	32.963
1872	248.459	121.400	7.530	31.063
1873	239.679	128.900	6.404	33.553
1874	244.599	109.203	6.105	29.130
1875	290.256	78.770	7.188	34.374
1876	274.948	81.401	15.645	36.127
1877	183.619	59.717	7.381	23.789
1878	242.508	98.341	11.487	31.575

die in der Spinnerei thätigen Arbeiter betrifft, so ist die Zahl derselben bekanntlich von vielen Factoren abhängig; in Italien kommen 20 Arbeiter auf 1000 Spindeln, während in England 3—4, in Frankreich 10, in Deutschland 16 Arbeiter berechnet werden. Die Anwendung der Wasserkraft überwiegt, doch sind in neuester Zeit vielfach Dampfmaschinen aufgestellt worden. Die Anzahl der mechanischen Webstühle wird auf 13.500 geschätzt, jene der Handstühle ist nicht genau bekannt; die Angaben schwanken zwischen 14.300 und 70.000. Vornehmlich werden gröbere Gewebe erzeugt. Der Import an gewebten Stoffen ist ein bedeutender, feinere Gewebe werden zumeist von auswärts bezogen. Der Preis der Kohle und Triebkraft überhaupt erschwert die Anlage grösserer mechanischer Webereien und die Entwicklung der Druckerei.[1]) — Die inländische Wollproduction, obgleich ziemlich bedeutend, genügt dem Bedarfe nicht, und es wurden eingeführt: 1869 $7._{18}$, 1870 $5._{108}$, 1871 $4._{766}$, 1872 $6._{42}$, 1873 $4._{842}$, 1874 $6._{826}$, 1875 $7._{334}$, 1876 $8._{96}$, 1877 $8._{695}$, 1878 $7._{015}$ Mill. Kilogr. Die italienische Wollindustrie concentrirt sich in Piemont, Venetien, Toscana und Campanien. Die Anzahl der Spindeln betrug 1876 305.386, jene der mechanischen Webstühle 2573, der Handwebstühle beiläufig 11.000. Feinere und grobe Gewebe werden in beträchtlichen Mengen eingeführt; die Ausfuhr von Erzeugnissen der Wollindustrie ist sehr gering. Im Durchschnitte betrug die Einfuhr 1869—1878 jährlich $4._{879}$ Mill. Kilogr.; die Ausfuhr $0._{28}$ Mill. Kilogr. Die feineren, namentlich in England erzeugten Gewebe werden sich auf dem italienischen Markte noch lange behaupten, während in den geringeren Sorten die heimische Industrie immer mehr erstarkt, über geübte und erfahrene Techniker zu ihrer Leitung, sowie über tüchtige Arbeiter verfügt.

Die Flachs- und Hanfindustrie ist zumeist Hausindustrie. Der italienische Flachsbau steht in quantitativer Beziehung hinter den anderen Ländern zurück und auch in qualitativer Hinsicht steht selbst der beste, in den Districten von Crema und Cremona erzeugte Flachs dem russischen an Güte nach. Die Produc-

[1]) Es betrug in metr. Ctrn. die Einfuhr:

	1869	1875—1879
an Baumwolle	124.531	485.951
„ Gespinnsten	97.165	119.414
„ Geweben	111.910	126.103

tion hat, wie es scheint, zugenommen; am Ende der sechziger Jahre wurden $13._5$ Mill. Kilogr. erzeugt, 1878 $23._{156}$ Mill. Kilogr. Höhere Erträge erzielt der Hanfbau. Die gewonnene Menge betrug 1867 und 1868 im Durchschnitte 50 Mill. Kilogr., 1878 $95._{914}$ Mill. Kilogr. Flachs und Hanf werden in erheblichen Quantitäten ausgeführt.[1]) Die Spinnerei zählte 1877 59.200 Spindeln, wovon rund 50.000 activ waren; mechanische Webstühle waren 772, Handwebstühle 4854 vorhanden, was auf keine hohe Entwicklung der Industrie hinweist. Die Einfuhr an Gespinnsten und Geweben ist eine sehr beträchtliche.[2]) Die Juteindustrie ist erst im Entstehen: es sind nur zwei Jutewebereien und einige Jutespinnereien vorhanden.

Die Seilerei beschäftigt bei 9000 Personen und die Ausfuhr diesbezüglicher Fabrikate ist eine sehr beträchtliche. Im Durchschnitte der Jahre 1869—1878 wurden $2._4$ Mill. Kilogr. ausgeführt, während die Einfuhr durchschnittlich kaum 100.000 Kilogr. erreichte. — Im Allgemeinen überwiegt bei allen Webeindustrien die Handweberei und die italienische Regierung richtet ihr Augenmerk darauf, „die Vortheile des Genossenschaftswesens der Hausindustrie zu erschliessen, sei es durch Begünstigung von Magazin- und Rohstoffgenossenschaften, sei es durch Verbreitung eines leicht zu handhabenden, den gewerblichen Kleinbetrieb förderlichen Creditwesens“. Ebenso wird die Einführung kleiner leistungsfähiger und billig arbeitender Kraftmaschinen zu Gunsten der

[1]) Es werden an Flachs und Hanf 40 Mill. Kilogr. ausgeführt; 10 Mill. von der mechanischen Spinnerei, 20 Mill. von der Seilerei consumirt, 50 Mill. verbleiben für die Handspinnerei.

[2]) Die Einfuhr betrug in Mill. Kilogr.:

	Hanf, Flachs, Jute roh und gekämmt	Gespinnste	Gewebe
1869	$0._{778}$	$4._{128}$	$1._{886}$
1870	$0._{539}$	$3._{780}$	$1._{654}$
1871	$0._{552}$	$4._{338}$	$2._{088}$
1872	$0._{715}$	$4._{712}$	$2._{203}$
1873	$1._{289}$	$5._{273}$	$2._{466}$
1874	$2._{318}$	$4._{972}$	$2._{737}$
1875	$1._{735}$	$5._{279}$	$3._{192}$
1876	$1._{956}$	$4._{474}$	$3._{240}$
1877	$1._{641}$	$5._{611}$	$2._{281}$
1878	$1._{310}$	$5._{299}$	$3._{984}$

Der Export an Flachs, Hanf und Jute übersteigt die Einfuhr.

Handindustrie thunlichst gefördert. — Weit verbreitet ist die Gerberei; dieselbe hat jedoch durch die amerikanische Concurrenz gelitten, da diese das Rohmaterial um 20 Perc. und die Gerbstoffe um 50—60 Perc. billiger kauft. Die in der italienischen Gerberei verwendeten rohen Häute belaufen sich alljährlich auf etwa 500.000 metr. Ctr., der Werth der Lederproduction beträgt beiläufig 100 Mill. Fr. Für den Export ist die Sohllederfabrikation von Bedeutung; die Herstellung von Leder aus Kalb-, Ziegen-, Lamm- und Zickelfellen ist zurückgeblieben, die Maroquinerzeugung mangelhaft, die Lacklederfabrikation kaum bekannt. Der gesammte Bedarf von feineren Ledersorten muss aus dem Auslande gedeckt werden. Die Handschuhfabrikation hat sich durch die billigen Arbeitslöhne im Süden des Landes entwickelt.[1]) Die Papierfabrikation arbeitet unter verhältnissmässig günstigen Productionsbedingungen, indem der verwendete Rohstoff aus dem im Inlande erzeugten geringwerthigeren Hanf und Flachs besteht. Die Verwendung von Holz, Stroh und anderen Stoffen zur Erzeugung von Papier ist in Italien kaum bekannt. Die Fabrikation ist auf die Benützung hydraulischer Triebkräfte angewiesen. Der inländische Consum ist verhältnissmässig gering; der Papierexport übersteigt den Import. Die Lumpenausfuhr ist sehr beträchtlich. Die Menge der im Lande erzeugten Lumpen beträgt alljährlich beiläufig 50 Mill. Kilogr., nach einer Angabe sogar 65 Mill. Kilogr. Die Ausfuhr ist grösser als die Einfuhr, obgleich ein Ausfuhrzoll noch besteht. — Die Seifenfabrikation hat sich gehoben; bis zum Jahre 1876 überwog die Einfuhr von Seife, seitdem überwiegt die Ausfuhr. Die Stearinkerzenfabrikation befriedigt nicht den heimischen Bedarf und es werden im Durchschnitte 6000—7000 metr. Ctr. eingeführt.

Eine Toscana eigenthümliche Industrie, in der es ohne Nebenbuhler dasteht, ist die Verfertigung der Strohhüte und anderer feiner Flechtarbeiten. Diese Industrie ist seit lange zu einer grossen Vollkommenheit gelangt. Das in der Umgegend von Florenz und im Arnothale geerntete Weizen- und Roggenstroh wird allem anderen vorgezogen. Die Strohflechterei ist die gewöhnlichste und gewinnbringendste Beschäftigung der

[1]) Die Ausfuhr von Handschuhen betrug 1875 $1._{498}$ Mill. Paare, 1876 $2._{625}$, 1877 $2._{924}$, 1878 $2._{627}$.

weiblichen ländlichen Bevölkerung. Die Frauen flechten das Stroh in langen Tressen und diese werden in den Fabriken zusammengenäht und zu Strohhüten und Phantasiegegenständen: Pantoffeln, Cigarrenetuis verarbeitet.

Eine Specialität sind die in Venedig erzeugten Glasperlen, Schmelz- und Filigranarbeiten in Glas, welche über Triest, Frankreich und England nach den aussereuropäischen Ländern in grossen Mengen abgesetzt werden. Innerhalb der Jahre 1876—1878 sollen 10 Mill. Tonnen exportirt worden sein. Die Erzeugung der Glasperlen repräsentirt einen Werth von 5 bis 10 Mill. Lire jährlich und beschäftigt 4000 Menschen.

Einer Zukunft geht bei sorgfältiger Pflege die Kunstindustrie entgegen. Die Marmorindustrie Carraras ist alt; daselbst beschäftigen sich mehrere Tausend Arbeiter mit der feineren oder gröberen Bearbeitung des Marmors, nicht selten Dutzendwaare. Grabdenkmäler, Fontainen, Kaminverkleidungen werden oft in kunstvoller Auffassung daselbst verfertigt. Die Masse der für den Handel verfertigten Marmortafeln ist sehr beträchtlich. Die Mosaik in harten Steinen wird in Florenz gepflegt. Kleinere Abfälle der kostbaren Mineralien werden zur Anfertigung von Mosaikarmbändern und Broschen benutzt. Die Glasmosaik hat in Rom und Venedig ihren Mittelpunkt. Die Glasperlenfabrikation in Murano bei Venedig hat trotz der grossen Concurrenz der Glashütten des Böhmerwaldes und Fichtelgebirges einen beträchtlichen Absatz nach dem Oriente und den Ländern des Mittelmeeres.[1])

8. Handel. Ein genauer Einblick in die gesammte Handelsbewegung Italiens lässt sich erst seit der Erwerbung Venedigs und Roms gewinnen. Doch mögen auch für die frühere Zeit einige Angaben Platz finden.

Der wirkliche Werth des Handels betrug in Mill. Lire:

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
1864	983.8	573.5	1875	1215.4	1034
1865	965.2	558.3	1876	1327.2	1216.8
1871	963.7	1085.5	1877	1156.3	967.4
1872	1306.4	1288.3	1878	1070.8	1045.8
1873	1286.7	1133.2	1879	1262	1106.9
1874	1305	985.5			

[1]) Vgl. den Aufsatz: „Einige Zweige der Kunstindustrie in Italien“ in Unsere Zeit, 1872, II, 700 fg.

Die wichtigsten Handelsbeziehungen hat Italien zu Frankreich; bezüglich der Einfuhr folgt unmittelbar England, während Oesterreich für die italienische Ausfuhr wichtiger ist. Hierauf folgen die Schweiz, Russland, während der Handelsverkehr mit Deutschland noch keine grosse Bedeutung erlangt hat.[1])

Die Handelsflotte hat 1864—1876 um 953.581 Tonnen zugenommen. Man zählte im Jahre 1878 8438 Segelschiffe, 152 Handelsdampfer mit zusammen 1,629.157 Tonnen Gehalt; $^{9}/_{10}$ des Zuwachses bei den Segelschiffen kam aus italienischen Werften; von den Handelsdampfern ist nur $^{1}/_{7}$ auf italienischem Boden gebaut worden.[2]) Wie in allen Ländern hat der Tonnengehalt der ein- und auslaufenden Segelschiffe eine Verminderung, jener der Dampfer eine beträchtliche Steigerung erfahren.[3]) Italienische Schiffe betheiligen sich an dem Verkehr in ausländischen Häfen ungemein lebhaft, und der daraus resultirende Gewinn ist ein beträchtlicher Factor des Nationaleinkommens.

Unter den italienischen Häfen steht Genua in erster Linie, welches unter sardinischer Herrschaft aus tiefem Verfalle

[1]) Archivio di Statistica. Anno I, 1878.

Die Ein- und Ausfuhr von und nach den für den italienischen Handel wichtigsten Ländern betrug im Specialhandel in Mill. Fr.:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1862	1877	1862	1877
Frankreich	233.378	271.9	188.882	487.7
Grossbritannien	192.284	237	94.828	96.9
Schweiz	80.883	33.5	136.031	98.9
Oesterreich	138.570	196.6	56.427	173.3
Russland	29.724	53.5	18.011	17.7
Niederlande	28.585	12.5	9.843	10
Türkei	31.041	39.4	7.841	14.8
Vereinigte Staaten Nordamerikas	11.508	54.2	17.203	36.5
Belgien	10.357	15.3	3.311	6.5
Griechenland	10.454	5.6	1.754	13.7
Spanien	6.788	4.3	4.367	14
Brasilien	5.048	2	2.449	2
Egypten	6.064	9.2	6.409	7.8
Südamerika	11.507	27.9	13.542	27.8
Schweden, Dänemark und Norwegen	2.467	4.2	1.753	2
Zollverein	2.277	39.5	0.689	20.8

[2]) Navigazione nai porti del Regno 1878.

[3]) Seitdem hat sich die Anzahl der Dampfer auf 158 am 1. Januar 1881 mit 77.050 Tonnen Gehalt gesteigert; die der Segelschiffe auf 7822 vermindert.

sich erhoben hat. Am Anfange der zwanziger Jahre trug zumeist der Getreidehandel zum Aufblühen der Stadt bei; einige Jahre später durchschnitten genuesische Schiffe den atlantischen Ozean und besonders der Verkehr mit Chili und Peru gestaltete sich recht lebhaft. Seit 1860 hat sich Genua die Stellung als Handelsstadt ersten Ranges erobert, wozu mannigfache Verhältnisse mitgewirkt haben. Die Durchstechung des Montcenis, ausgedehnte Hafenbauten, die besseren Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande, die Errichtung regelmässiger Dampfschifffahrtsverbindungen mit Marseille, Tunis, Calcutta, Bombay, Aden, Alexandrien, Constantinopel, Rio und Buenos Ayres haben zur Entwicklung des Seeverkehres beigetragen, der gewiss nach Vollendung der in Angriff genommenen Hafenbauten in Folge des Geschenkes von Seite des Herzogs von Galliera und nach Eröffnung der Gotthardlinie noch grössere Dimensionen annehmen wird.[1]) — In Venedig, welches unter österreichischer Herrschaft stagnirte, erwartete man seit der Vereinigung mit Italien eine neue Aera für Handel und Verkehr; in den ersten Jahren trat in der That eine bemerkenswerthe Zunahme des Gesammthandels ein; seit der Mitte der siebziger Jahre ist ein Stillstand eingetreten. Gegenstände der einheimischen Ausfuhr bilden Glasperlen, die bis in die jüngste Zeit nach Ostindien in nicht unbeträchtlichen Mengen gingen. Unter den Industrien Venedigs nimmt die Reisenthülsung einen hervorragenden Platz ein. Venetianer Capitalisten gründeten mehrere Fabriken in Treviso, deren

[1]) Die gesammte internationale und Küstenschifffahrt Genuas betrug:

	Einlauf				Auslauf			
	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1871	6.414	782.128	2.214	684.049	6.431	784.054	2.209	628.017
1872	6.434	818.868	2.115	687.338	6.438	814.410	2.121	690.700
1873	5.740	709.773	1.830	657.039	5.797	731.504	1.823	651.261
1874	5.498	722.407	1.838	831.386	5.458	675.707	1.840	843.196
1875	5.077	693.360	1.837	899.179	5.081	698.592	1.834	899.381

Der Gesammthandel Genuas betrug in Mill. Lire:

	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr
1871	272.7	125.3	41
1872	313.2	86.8	23.3
1873	304.9	77	22.3
1874	323.9	64.9	18.3
1875	308.5	75.2	12.6

Erzeugnisse Piemont, welches mit diesem Artikel den Markt beherrscht hatte, verdrängt haben und auch nach Triest Absatz finden. Den ehemals blühenden Holzhandel Venedigs hat Triest an sich gezogen und nur besondere Holzarten werden nach Alexandrien geführt.[1])

Bedeutende Anstrengungen wurden seit Eröffnung des Suezcanals und Vollendung der Brenner- und Montcenisbahn für Brindisi gemacht. Die italienische Regierung hat auf die Verbesserung des Hafens seit 1866 beträchtliche Summen verwendet, und den grössten Dampfern durch die Tieferlegung des Canals den Zugang ermöglicht. Der Canal hatte früher blos eine Tiefe von $2._5$ Meter und war daher für den grossen Seeverkehr ganz unbrauchbar; gegenwärtig beträgt die Tiefe $8._5$ Meter.[2])

Unter den süditalienischen Häfen hat sich der Handel Messinas seit 1861 beträchtlich gehoben. Die Segelschifffahrt hat allerdings eine Abnahme erfahren, von 3992 Schiffen mit 340.429 Tonnen auf 2357 Schiffe mit 116.268 Tonnen im Jahre

[1]) Austria 1878, I, S. 235.

Gesammthandel Venedigs in Mill. Lire:

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1870	$194._4$	$116._6$	261
1871	$174._2$	$144._3$	318
1872	$199._9$	$150._2$	$350._2$
1873	$268._3$	211	$479._3$
1874	$250._4$	$199._8$	$450._2$
1875	227	$178._3$	$405._3$

Seehandel Venedigs in Mill. Lire:

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
1870	$70._1$	$51._5$	$121._6$
1871	$93._4$	$58._6$	$152._1$
1872	$116._5$	$53._2$	$169._7$
1873	$168._9$	$76._9$	$245._9$
1874	149	$71._2$	$220._2$
1875	120	63	$184._{12}$

[2]) Eine Zusammenstellung der für die italienischen Häfen verausgabten Summe in dem von Pateras begründeten Archivio di Statistica, II, 1877, S. 32 ergibt, dass seit 1861—1876 $59._6$ Mill. Lire zur Verwendung kamen; hievon entfielen auf Genua $8._2$ Mill., auf Livorno $7._{138}$ Mill., auf Brindisi $6._3$ Mill., auf Venedig seit der Annexion $5._3$ Mill. Lire u. s. w. Der ganze Artikel „I Porti rivali del Mediterraneo“ ist für die Beurtheilung der Handelsverhältnisse in den italienischen Häfen sehr belehrend. Während man in Triest über die grossen Begünstigungen Venedigs Klage führt, wird der Nachweis zu führen gesucht, dass umgekehrt die österreichische Hafenstadt grössere Vortheile besitze.

1878; dagegen ist die Dampfschifffahrt in demselben Zeitraume von 635 Dampfschiffen mit 194.261 Tonnen auf 13.000 Dampfschiffe mit 880.246 Tonnen gestiegen. Die höchste Ziffer weist das Jahr 1875 mit 910.500 Tonnen auf. Unter den Ausfuhrgegenständen figuriren die meisten Artikel Italiens.

Die Gesammteinfuhr in den Hafen von Messina betrug während des Jahres 1878 $63._1$ Mill. Kilogr. im Werthe von $17·_6$ Mill. Fr. Der überwiegend grösste Antheil entfällt auf England mit etwas über 7 Mill. Fr., hierauf folgen Frankreich mit $3._2$ Mill., Oesterreich mit $1._6$ Mill., Russland mit $1._5$ Mill. und die Türkei mit $1._1$ Mill. Fr. Der Import Deutschlands erreichte kaum eine halbe Million.

Der Gesammtwerth des Exports betrug im Jahre 1878 $47._8$ Mill. Fr., im Vergleiche zum Jahre 1877 mit $49._8$ Mill. Fr. eine Abnahme des Verkehrs von beiläufig 2 Millionen.[1])

[1]) Der sicilianische Schwefelexport hat im Jahre 1878 $235._3$ Mill. Kilogr. betragen, wovon die grössten Quantitäten nach Amerika gingen, und zwar $68._6$ Mill. Kilogr. Zur Versendung kamen:

	Mill. Kilogr.
nach Frankreich	$59._2$
„ England	$55._{96}$
„ Griechenland	$11._8$
„ Spanien	$9._8$
„ Russland	$8._8$
„ Deutschland	$7._7$
„ Belgien	$3._5$
„ der europäischen Türkei	3
„ Oesterreich-Ungarn	$2._8$
„ Portugal	$1._{96}$
„ den Niederlanden	$1._6$

DREIZEHNTES CAPITEL.

Die pyrenäische Halbinsel [1]).

1. Während des Revolutionszeitalters erlitten die wirthschaftlichen Verhältnisse der pyrenäischen Halbinsel vielfache Einbussen. Die Früchte der reformatorischen Thätigkeit hervorragender Staatsmänner in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gingen verloren. Die Betheiligung Spaniens an dem Kriege gegen Frankreich und noch mehr der Krieg mit England störten die unter Karl VII. angebahnte wirthschaftliche Entwicklung. Der Verkehr mit den Colonien, für die ökonomische Existenz Spaniens von vitaler Wichtigkeit, da man mit den Erzeugnissen derselben die erforderlichen europäischen Industrieartikel bezahlte, wurde durch die Beherrschung des Meeres von Seite Englands ungemein eingeengt; die spanischen Kauffahrer wagten sich nicht auf das offene Meer hinaus. England bemächtigte sich des Verkehrs mit den spanischen Colonien, besetzte Trinidad, dieses durch seine blühende Cultur wichtige Eiland, und knüpfte Verbindungen mit den spanischen Colonien des amerikanischen Festlandes an, um dieselben zur Abwerfung der spanischen Herrschaft anzufeuern. Der drückende Finanzzoll zwang zur ständigen Ausgabe von Papiergeld. Der Werth desselben sank, obgleich mit schweren Strafen die Durchführung eines Zwangscurses versucht wurde. Dazu kamen Missernten, Pest und Erdbeben. Die Theuerung war eine allgemeine; Handel und Verkehr standen stille; die Noth herrschte in allen Kreisen der Bevölkerung; die Erwerbsverhält-

[1]) Rehfues, P. J., Spanien. Nach eigener Ansicht im Jahre 1808 und nach unbekannten Quellen bis auf die neueste Zeit. Frankfurt a. M. 1813. 4 Bde. — Moreau de Jonnés, Alex., Statique de l'Espagne. Paris 1834. — Borrego, Der Nationalreichthum, die Finanzen und die Staatsschuld des Königreichs Spanien. Mannheim 1834. — Schubert, Dr. Friedrich Wilhelm, Staatskunde von Spanien und Portugal. Königsberg 1836. — Block Maurice, L'Espagne en 1850. Tableau de ses progrès les plus récents. Paris 1851. — Garrido, Das heutige Spanien, seine geistige und materielle Entwicklung. Deutsch von Ruge. Leipzig 1863. — Minutoli, Spanien und seine fortschreitende Entwicklung. Berlin 1852. — Willkomm, Spanien und die Balearen. 2. Aufl. — Baumgarten, Geschichte Spaniens. Leipzig 1865 fg.

nisse stockten zum Theil durch die Zahlungsunfähigkeit des Staates. Die Zerrüttung der staatlichen Finanzen war ungeheuer. Eine nicht ganz vollständige Zusammenstellung der spanischen Staatsschuld ergab zur Zeit der Besetzung des Landes durch die Franzosen den Betrag von über $7._{204}$ Mill. Realen; eine Milliarde betrugen allein die rückständigen Besoldungen und andere Zahlungen; an verzinslichem Papiergelde circulirten 1900 Millionen, deren Cours zwischen 25—50 schwankte. Von den Einnahmen, die auf 504 Mill. angegeben wurden, diese Ziffer aber nicht erreichten, entfielen 207 Mill. auf die Verzinsung der Staatsschuld.

Als die napoleonischen Heere Besitz von dem grössten Theile der pyrenäischen Halbinsel ergriffen, befanden sich Ackerbau, Industrie und Handel in einem trostlosen Zustande. Die bedeutsamen Reformen, welche Napoleon plante, sollten jedenfalls eine gänzliche Umgestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse anbahnen. Beseitigung der grundherrlichen und anderer Privilegien gegen Entschädigung, die Schaffung eines einzigen Civil- und Handelsgesetzbuches für das ganze Reich, der Wegfall der Binnenzölle, Einschränkung der Fideicommisse und Majorate, ungehinderte Freiheit der Industrie in den Colonialländern, freier Verkehr derselben mit dem Mutterlande, gehörten zu dem wirthschaftlichen Programm des Mannes, dem eine vollständige Regeneration Spaniens vorschwebte. Wäre der Plan gelungen, die englische Handelsmacht wäre auf das Tödlichste getroffen worden. Der lange Jahre dauernde Krieg zwischen den französischen Heeren und den Spaniern, welche sich gegen die Fremdherrschaft erhoben, vernichtete vollends die letzten Reste der industriellen und commerciellen Thätigkeit. In den Colonien gährten die Unabhängigkeitstendenzen; in Caracas und Buenos-Ayres, in Chili und Peru, in Neugranada und Quito kam es zu Zusammenstössen mit den spanischen Truppen und dadurch zum Beginn des grossen Kampfes, der später die Selbstständigkeit der Colonialländer zur Folge hatte. Diese Bestrebungen würden schon damals von Erfolg gewesen sein, wenn England, obgleich es die Oeffnung der spanisch-amerikanischen Häfen seit jeher anstrebte, den Aufständischen wenn auch nur eine moralische Unterstützung hätte angedeihen lassen. Die Erhaltung der Integrität der spanischen Monarchie gehörte damals eine Zeit lang zum Pro-

gramme der englischen Politik, da man in London hoffte, dass die spanische Junta die auf directen freien Verkehr mit den amerikanischen Colonien hinauslaufenden Forderungen gewähren werde. Das Bild, welches uns von der ökonomischen Lage des Landes entworfen wird, ist über alle Massen trostlos. In Aragon hatte die Noth eine solche Höhe erreicht, dass die Menschen sich von Gras nährten. In Catalonien lagen die fruchtbarsten Districte verödet, in Estremadura, Leon, Murcia waren Elend und Noth allgemein. Die Zuflüsse aus Amerika schrumpften zusammen, und vergebens mühte sich die Regierung ab, die erforderliche Summe zur Fortführung des Krieges aufzubringen. Nur Cadix, welches seine transatlantischen Verbindungen ungehindert auszunützen im Stande war, brachte auf eine ihm aufgelegte Zwangsanleihe von 15 Mill. wenigstens 13 Mill. Realen auf; gleichzeitig waren von einer Anleihe von 100 Mill. Realen, die dem ganzen Reiche auferlegt wurden, nur 14.000 Realen eingegangen.[1])

Es lag in der Absicht der Cortes, in allen Zweigen der Volkswirthschaft Verbesserungen herbeizuführen. Commissionen wurden eingesetzt, welchen die tüchtigsten Kräfte des Landes angehörten, um über den Zolltarif und die Handelsgesetzgebung Vorschläge auszuarbeiten. Die Arbeiten kamen jedoch nicht zum Abschlusse. Die Verfassung des Jahres 1812 wurde von dem rückkehrenden Könige nicht beschworen, die versammelten Cortes geschlossen; der Absolutismus hielt seinen Einzug in Spanien.

2. Nur einer umsichtigen, tüchtigen Regierung hätte es gelingen können, die Anbahnung besserer Zustände zu bewerkstelligen. Aber Ferdinand VII. und sein Rathgeber besassen nicht die geringste Einsicht in das, was dem zerrütteten Lande

[1]) Baumgarten, Spanische Geschichte, I, S. 510. Treffend schildert Baumgarten die Frucht des Kampfes: „er hatte in beiden spanischen Welten die spärlichen Werke der Cultur in einem furchtbaren Chaos begraben; in Spanien über zweimalhunderttausend Häuser in Trümmer gelegt, unzählige Hebel der Bildung, des Verkehres, der bäuerlichen und bürgerlichen Gewerbe vernichtet, die ökonomische Grundlage des Staates und jedes einzelnen spanischen Haushaltes dermassen erschüttert, dass die Arbeit von Generationen erfordert wurde, um den Verlust an Capital, an Vieh, an Fruchtbäumen, an Arbeitsgeräth zu ersetzen".

Noth that. Es ist bezeichnend für den Geist des neuen Regiments, dass man zur Erhebung der sinnwidrigsten Abgaben schreiten musste, um den Bedürfnissen des Staatsschatzes Genüge zu leisten und gleichzeitig mit der Herstellung des alten Steuerwesens den Clerus von allen staatlichen Leistungen befreite. Die Wünsche Englands, von der Regierung einige Begünstigungen bezüglich des Colonialhandels zu erlangen, gingen nicht in Erfüllung; was es erreichte, war das blosse Versprechen zum Abschlusse eines Handelsvertrages, wodurch die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern erleichtert werden und wenn der Handel in Amerika fremden Colonien geöffnet wurde, England als die meistbegünstigte Nation zugelassen werden sollte. Die fürchterlichste Geldnoth zwang die Minister zu diesem Tractate, dem sie eigentlich widerstrebten. Auf die Absichten Englands, von Spanien in einem Vertrage die Mitwirkung zur Unterdrückung des Sklavenhandels zu erlangen, hatte man in Madrid keine Neigung einzugehen. In den Colonien wurde die Unabhängigkeitsbewegung niedergedrückt, die amerikanischen Colonien dem Mutterlande wieder unterworfen, und man fasste auch dort die Herstellung der alten Zustände, die Schliessung der Häfen des Landes für die Schiffe fremder Nationen ins Auge. Die Mahnungen, dass es unbedingt nothwendig sei, das Verhältniss der Coloniallande zu dem Mutterlande umzugestalten, verhallten wirkungslos. Die Vereinigten Staaten hatten das im Jahre 1801 von Spanien an Frankreich abgetretene Louisiana von Napoleon zwei Jahre später gekauft und erhoben Ansprüche auf einen Theil von Westflorida. Die Verhandlungen über den Ankauf führten zu keinem Ergebnisse und die Union nahm 1810 Westflorida und ein Jahr darauf Ostflorida in Besitz. Eine Verwicklung Spaniens mit der nordamerikanischen Union stand in Sicht. Amerikanische Kaper erschienen in den europäischen Gewässern und lähmten den Handel zwischen der Ost- und Westküste Spaniens. Am 22. Februar 1819 wurde das Gebiet für fünf Millionen Dollars an die Vereinigten Staaten abgetreten.

Eine Zeit lang schien es als sollte eine Wendung zum Besseren eintreten. Die Ernennung Garay's zum Finanzminister, welche durch den Einfluss des russischen Gesandten erfolgte, war ein bedeutsames Ereigniss. Sein Finanzplan war ein Reformprogramm im besten Sinne des Wortes.

Die Umgestaltung der Alcabala, dieser rohesten aller Steuern, welche die nothwendigsten Lebensbedürfnisse ausserordentlich belastete, den Verkehr hemmte und gerade die ärmsten Schichten der Bevölkerung am härtesten traf, wurde ins Auge gefasst. Das Zollwesen, welches nur dem Schmuggel die grössten Dienste leistete, sollte umgeändert werden. Handelsprivilegien sollten in Zukunft nicht ertheilt werden, weder für Spanien noch für die Colonien, alle Exemptionen und Vorrechte beseitigt werden. Das Recht, an den spanischen Küsten Fischfang zu treiben, wurde allen Spaniern gewährt, die von einigen Körperschaften beanspruchte Zollfreiheit aufgehoben, die Einfuhr von Ackergeräthen abgabenfrei gestattet, der Anbau von Tabak freigegeben und gegen eine mässige Abgabe die Ausfuhr gestattet, nur sollte dieselbe blos auf spanischen Schiffen stattfinden dürfen.

Die Entlassung des Finanzministers nach fast zweijähriger Thätigkeit vernichtete die schönen Anläufe. Die Pacification der amerikanischen Gebiete nahm die Thätigkeit der spanischen Minister in Anspruch; in Spanien selbst wurden die wirthschaftlichen Verhältnisse geradezu trostlos. Zwei Jahre bedurfte es 6000 Mann zusammenzubringen, um dieselben nach den transatlantischen Gebiete zu senden. Die Staatscassen waren leer und zwangen die Regierung, gegen eine Geldsumme von 400.000 Pfd. Sterling einen Tractat mit England über den Sklavenhandel abzuschliessen, wonach derselbe am 30. Mai 1820 in den spanischen Gebieten aufhören, vom Tage der Ratification aber kein spanischer Unterthan mehr an der afrikanischen Küste im Norden des Aequators Sklaven kaufen durfte. Natürlich reichte diese Summe für die colossalen Bedürfnisse nicht hin. Die Regierung griff gewaltthätig ein, um ihre Cassen zu füllen. Die Compagnie für die Philippinen verweigerte entschieden eine Zwangsanleihe; ein Beamter wurde abgeschickt, um die Cassen zu leeren. Minister verschmähten es nicht, sich an kaufmännischen Speculationen zu bereichern. Die Guadalquivir-Compagnie erhielt desshalb, weil ein leitender Minister zu ihren Actionären gehörte, die Erlaubniss, Baumwollwaaren zollfrei einzuführen, wodurch die industrielle Thätigkeit in Catalonien einen Abbruch erlitt.

Das Bild, welches der erste constitutionelle Voranschlag den Cortes entwarf, war trostlos genug. Die Staatsschuld hatte 14 Milliarden nahezu erreicht; die jährliche Gesammteinnahme

war auf 460 Mill. veranschlagt, wovon mehr als die Hälfte für die Verzinsung beansprucht wurde. Die Staatseinkünfte flossen nicht regelmässig ein; der Schmuggel stand in Aragon, Catalonien und Cadix in herrlichster Blüthe; in Cadix lebten 2000 Menschen von diesem Geschäfte. In Granada, Sevilla, Valencia stand es nicht besser. Die von den Cortes bewilligten Massnahmen, die wirthschaftlichen Verhältnisse einigermassen zu bessern, waren beachtenswerth. Dass die Majorate der Entwicklung der Landwirthschaft hemmend entgegenstanden, war längst von einsichtigen Männern anerkannt und die Beseitigung derselben geplant worden. Die Cortes beschlossen mit colossaler Majorität am 14. September 1820, dass alle Majorate, Fideicommisse, Patronate und jede Art von Vinculationen beseitigt werden sollten. Die Geistlichkeit befand sich in dem Besitze eines ungeheueren Vermögens, welches auf 18 Milliarden veranschlagt wurde; die Finanznoth des Landes zwang zu dem Klostergesetze, welches die Anzahl der Klöster beschränkte und das bewegliche und unbewegliche Vermögen der aufzuhebenden Klöster dem Staate überwies. Die Erwartung, mit den Klostergütern der Geldnoth abzuhelfen, erwies sich als eitel; der Verkauf der Güter gerieth bei der Unsicherheit der Verhältnisse ins Stocken.

Während die Cortes sich mit Plänen zur Besserung des Staatshaushaltes beschäftigten und die europäischen Mächte die Intervention in Stand setzten, gingen die Colonien unrettbar verloren. Die Anerkennung der Unabhängigkeit schien nur eine Frage der Zeit, da Spanien durchaus ohne Mittel war, dieselben zu unterwerfen. Einer Intervention in den Colonien in ähnlicher Weise, wie dieselbe in Spanien bewerkstelligt worden war, stellte sich England entgegen. Die Minister Ferdinands dachten anders; nicht einmal dem Handel mit den Colonien wollten sie einige Freiheit gewähren, welcher auch von Frankreich das Wort geredet wurde. In dem von der Pariser Conferenz am 9. Februar 1824 unterzeichneten Protokolle wurde ausgesprochen: der Antrag Englands, mit den Colonien auf Grundlage der Unabhängigkeit zu verhandeln, sei unzulässig, allein es sollte Alles gethan werden, um in den Colonien vollständige Handelsfreiheit auf dem Fusse völliger Gleichheit für alle Nationen zu etabliren. Einige Monate später, am 1. Jänner 1825, zeigte Canning den

Mächten an, England habe beschlossen, auf Grundlage der Anerkennung der Unabhängigkeit Geschäftsträger nach Buenos-Ayres, Columbia und Mexico zu schicken und mit diesen Staaten Handelsverträge abzuschliessen. Die Vereinigten Staaten hatten schon zwei Jahre früher erklärt, dass sie eine Intervention in den aufständischen Gebieten Südamerikas nicht dulden würden und anerkannten die Unabhängigkeit der Colonien als selbstständige Republiken. Die letzten spanischen Waffenplätze auf dem amerikanischen Festlande, das Fort de Ulloa (23. November 1825) und Callao bei Lima (22. Jänner 1826) gingen verloren. Nur die westindischen Inseln Cuba und Portorico und im ostasiatischen Archipel die Philippinen blieben unter spanischer Herrschaft.[1])

Der Verlust der Colonien traf namentlich das industrielle Catalonien hart. Die Fabriken dieser Provinz versorgten nicht blos den heimischen Markt, sondern führten auch eine Anzahl von Artikeln, wie Seiden- und Baumwollwaaren, Schuhe in nicht unbeträchtlichen Mengen über das Meer. Der Handel Barcellonas war fast vernichtet. Am Anfange des Jahrhunderts liefen Hunderte von englischen Schiffen in den Hafen ein, 1825 nur 53 und 1830 blos 11 Schiffe.[2]) Der Export nach den ehemaligen Colonialländern hatte fast ganz aufgehört; einige Säcke Wolle, etwas Wein und Oel, das war Alles, was über das Meer gesendet wurde. Der früher so einträgliche Handel von Cadix lag darnieder; „die Stadt", sagte ein hervorragender Spanier, „gleiche einem Gefängniss, aus dem Alle zu entrinnen eilen, die ihre Capitalien irgend realisiren könnten".[3]) Eine Denkschrift aus dem Jahre 1826, an den König Ferdinand VII. gerichtet, schildert mit wenigen Worten ungemein plastisch den damaligen Zustand Spaniens. Nachdem Spanien, heisst es daselbst, aus dem von den Habsburgern verschuldeten Elend durch die Weisheit der Bourbonen, namentlich Karls III. gerettet worden, sei es von der unter diesem Fürsten erreichten Höhe unter Karl IV. rapid herabgesunken. In den achtzehn Jahren der Regierung Sr. Majestät des Königs sei es noch viel tiefer gesunken. Piraten

[1]) Baumgarten, a. a. O. II, S. 615.
[2]) Inglis Spanien, 1830, II, 294.
[3]) Baumgarten, III, S. 48.

unter der Flagge Columbiens und Mexikos machten die spanischen Küsten unsicher. Die landwirthschaftlichen Verhältnisse in vielen Theilen des Landes bieten ebenfalls ein trostloses Bild, und es ist bezeichnend für die Regierung damaliger Tage, dass das treffliche Buch über die Lage des spanischen Ackerbaues von Jovellanos auf das Verzeichniss der verbotenen Bücher gesetzt wurde. Um auch nur den schreiendsten Uebelständen abzuhelfen, die versandeten Häfen herzustellen, Brücken und Wege zu bauen, dem Ackerbau, der Industrie und dem Handel unter die Arme zu greifen, bedurfte es grosser Summen. „Wenn man Spanien durchreiste, so fand man nur die grossen Routen und einige wenige Provinzialstrassen für vierräderige Wagen passirbar; alles Uebrige lag wie völlige Wildniss da.“ Von der Somosierra bei Madrid auf einer Strecke von etwa 30 engl. Meilen sieht man keinen Baum, keinen Garten, kein Landhaus, kaum hie und da eine Hütte und nur drei bis vier unbedeutende Dörfer. Ein grosser Theil des Landes war uncultivirt und das cultivirte mit Steinen und Unkraut bedeckt. Die meisten spanischen Hauptposten mussten sich von Banditen Schutz erkaufen.

3. Als Ferdinand VII. am 29. September 1833 starb, hinterliess er seinem Lande den Bürgerkrieg. Don Carlos und Maria Christina repräsentirten nicht blos zwei Dynastien, sondern zwei diametral entgegenstehende Principien: hier waren der alte Glaube und der Absolutismus, dort Verfassung und Freiheit die Losungsworte. In dem Manifeste, welches die Königin veröffentlichte, versprach sie „die Pflege aller Güter des Reichthums“, Sicherheit der Person und der Justiz, Verminderung der Lasten. Die Verwaltung des Ministers Burgos, des Mannes, welcher die oben erwähnte Denkschrift an den König gerichtet hatte, schien auch wirklich die gemachten Verheissungen zur Wahrheit werden zu lassen. In einer Reihe von Decreten wurden viele wichtige einschneidende Reformen angebahnt; die Verbote und Vorschriften über die Schafzucht, die längst als hemmende Fesseln der Entwicklung angesehen wurden, wurden aufgehoben, das Zunftwesen beseitigt, die Taxen für den Verkehr mit Nahrungsmitteln abgeschafft und der Getreidehandel freigegeben; für Pferdezucht und Weinbau treffliche Vorschriften erlassen. Noch immer wurde in Spanien das Handwerk als ehrlos angesehen; ein Decret erklärte: in Zukunft können nicht blos die Handwerker

zu Gemeindeämtern gelangen, sondern auch den Adel erlangen. Während der Kämpfe innerhalb des nächsten Jahrzehntes traten die wirthschaftlichen Fragen in den Hintergrund und erst seit Narvaez im Mai 1844 Männer wie Pidal und Mar in das Cabinet aufnahm, wurde durch die Massnahmen derselben auf dem Gebiete der Steuer- und Unterrichtsgesetzgebung die materielle und geistige Entwicklung des Landes bedeutend gefördert. Ackerbau und Gewerbe nahmen allmählig einen Aufschwung und die Ergebnisse wären noch bedeutsamer gewesen, wenn nicht die inneren und äusseren Verhältnisse durch die Streitigkeiten der Parteichefs und der Gewerbe den ruhigen und stetigen Gang der Verwaltung vielfach unterbunden hätten. Die von Mar wärend seines zweiten Ministeriums durchgeführten Tarifreformen waren durchaus verständig. Bis zum Jahre 1826 bestand in Spanien keine einheitliche Zollgesetzgebung; jede Provinz besass einen selbstständigen Zolltarif; selbst nach Einführung des allgemeinen Tarifs bewahrten die baskischen Provinzen und Navarra eine Sonderstellung, die erst 1849 wegfiel. Durch das Gesetz vom 17. Juli 1849 traten an Stelle des bisherigen Prohibitivsystems Schutzzölle. Die im Jahre 1851 eingetretenen Modificationen waren nicht sehr belangreich; zwei Jahre später beseitigte man die Zollsätze für nahe an 250 Artikel, die winzige Beträge abwarfen und den Verkehr hemmten. In wichtigen Artikeln, wie Eisen, Steinkohlen und Getreide, blieben die Verbote aufrecht.

Die catalonischen Baumwollenfabrikanten, welche unter den bisherigen Zollsätzen gute Geschäfte machten, ohne jedoch im Stande zu sein, den Bedarf des Landes zu decken und, da ihnen der Absatz gesichert war, auch die Fortschritte anderer Länder unbeachtet liessen, waren die erbittertsten Gegner jeder einschneidenden Zollreform. Die anderen Industriellen Cataloniens schlossen sich zum Theil dieser gegnerischen Agitation an. Eine Anzahl Fabriken existirten z. B. in der gewerbreichsten Provinz Spaniens nur zum Schein, um unter dem Deckmantel der Selbstfabrikation einer Menge geschmuggelter Waaren den freien Verkehr in Spanien zu ermöglichen, und solche Fabriken pflegten daher oft die vorzüglichsten Artikel zu liefern.[1]) Auf Eisen-

[1]) Preussisches Handelsarchiv, 1856, I, 622.

waaren bestand der Zollsatz von 6 Realen 36 M. per Pfund, auf Werkzeuge $1^1/_4$ Realen per Pfund. Diese enormen Sätze, heisst es in einem Berichte, haben es nicht erreicht, eine einheimische Industrie zu schaffen, und ausser Barcellona sieht man in Spanien als Eisenindustrielle, selbst in den grösseren Provinzialstädten, nur mittelmässige Huf-, Schloss- und Messerschmiede. Wohl hat aber die Besteuerung dahin geführt, dass man fast nirgends ordentliche Schlösser an den Thüren findet und die mit schwerem Gelde in den sogenannten Schlosserwerkstätten erkauften Eisengeräthe in der Regel kaum zu benützen sind. Aussergewöhnliche Gegenstände herzustellen, ist man gar nicht im Stande oder man gibt sich nicht die Mühe dazu. Durch Decret vom 12. Mai 1853 wurden für dritthalb Hundert Artikel Zollveränderungen proclamirt, welche man mehrere Tage darauf grösstentheils zurücknahm. Im Jahre 1854 wurde von Seite der Regierung eine Revision des Tarifes geplant, die politischen Ereignisse machten dieselbe zu nichte. Die Zollgesetzgebung während der fünfziger Jahre erfuhr überhaupt in Folge des Wechsels der Regierung stetige Aenderungen und die erlassenen Zoll- und Handelsgesetze blieben nur kurze Zeit in Kraft. Die Erleichterungen des Verkehrs mit Lebensmitteln wurden durch die Theuerung der Jahre 1855 und 1856 hervorgerufen.

Der Zolltarif von 1862 brachte Ermässigung einiger Zollsätze und die Umwandlung von Werthzöllen in specifische Zölle. Bei den Finanzzöllen auf Zucker, Cacao, Kaffee, Thee u. s. w. wurden die Provincial- und Municipalabgaben, die bisher von diesen Artikeln abgesondert erhoben wurden, beseitigt. Der Zolltarif enthält aber auch noch Verbote bei der Waareneinfuhr, die sich nicht blos auf die Monopole beschränken; z. B. für baumwollene Garne und Gewebe, für Schiffbauholz, selbst für Getreide. Der Zolltarif vom 12. Juli 1869 setzte die Mehrzahl der prohibitiven Zollsätze herab und bestimmte, dass jene Tarifpositionen, deren Zollsätze 15 Perc. ad valorem übersteigen, vom 1. Juli 1875 ermässigt werden; vom 1. Juli 1885 sollte der Maximalsatz von 15 Perc. des Werthes für alle Artikel Platz greifen. Zu einer Durchführung dieser Tarifbestimmungen kam es jedoch nicht, und zwar, wie man in Spanien erklärte, aus finanziellen Rücksichten. In den mit Oesterreich, Belgien und Italien abgeschlossenen Verträgen wurde der spanische Zoll-

tarif zu integrirenden Bestandtheilen derselben gemacht, von diesen Staaten jedoch der Aufschub der Zollreductionen verlangt und auch gewährt. Die im Jahre 1877 durchgeführte Revision des spanischen Zolltarifes erhöhte eine Reihe von fixen Einfuhrzöllen und nahm eine Umwandlung der Werthzölle in specifische Zölle vor; Waaren, deren Einfuhrzoll 3—9 Perc. ad valorem betrug, wurden mit einem Zuschlage von 1 Perc., Waaren mit einem Einfuhrzolle von 10 und mehr Perc. ad valorem mit einem 4perc. Zuschlage belegt. Der spanische Zolltarif vom 17. Juli 1877 enthält zweierlei Zollsätze: niedrige für die Erzeugnisse und Provenienzen jener Staaten, die mit Spanien Verträge auf Grund der Behandlung als meistbegünstigte Nation abgeschlossen haben, und hohe Zollsätze für die Producte und Waaren der anderen Länder. In allen abgeschlossenen Verträgen wurde nun die Meistbegünstigung vereinbart, die Bindung bestimmter Zollsätze jedoch nur ausnahmsweise zugestanden, so in dem spanisch-französischen Vertrage nur für Wein, Bijouterie-, Kupfer-, Messing- und Bronzewaaren; in dem auf sechs Jahre am 4. Mai 1878 abgeschlossenen Vertrage mit Belgien wurden die Zölle für Druck- und Schreibpapier, für Leder und für Maschinen ermässigt und gebunden. Der spanische Zolltarif ist kein stabiler, sondern wird alljährlich mit dem Finanzgesetze votirt und bietet daher keine Garantie für einen längeren Bestand. Der neue Handelsvertrag mit Oesterreich, am 3. Juni 1880 auf sechs Jahre abgeschlossen, sichert vertragsmässig die Beseitigung der durch das spanische Finanzgesetz vom Jahre 1877 eingeführten ausserordentlichen Zuschläge, regelt den gegenseitigen Schifffahrtsverkehr, behält jedoch die Küstenschifffahrt ausschliesslich den einheimischen Schiffen vor und bindet die Zollsätze des Tarifes vom 17. Juli 1877 für einige wichtigere Exportartikel; nur wenige Positionen des spanischen Zolltarifes sind unerheblich ermässigt. Der neue Vertrag beschränkt sich blos auf Spanien und gilt nicht für die überseeischen Provinzen, die einer besonderen Zollgesetzgebung unterliegen; nur das Zugeständniss der Meistbegünstigung der österreichischen Staatsangehörigen in den spanischen Colonien wurde vertragsmässig festgestellt.[1])

[1]) Ueber die Wirkungen des spanischen Zolltarifes vom Jahre 1869 entspann sich eine Discussion in der spanischen Journalistik. In der Rivista Europaea,

4. Der Ackerbau lag in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts gänzlich darnieder; am Anfange desselben bedurfte Spanien der Einfuhr fremden Getreides. Seit den vierziger Jahren ist der Fortschritt ein merklicher. Die ehemalige Leibeigenschaft der Bauern wurde gemildert und hörte später auf; die früher bedeutenden Abgaben an Clerus und Adel, denen fast aller Grundbesitz gehörte, fielen hinweg. Am Anfange unseres Jahrhunderts gehörten von 54 Mill. spanischen Morgen cultivirten Bodens nur 17 dem Staate, 28 dem Adel und 9 Mill. der Geistlichkeit. Bereits in den Jahren 1811—1813 und zur Zeit der Revolution, im Jahre 1820, wurden Anläufe gemacht, die gewaltigen Vorrechte der höheren Classen zu beseitigen, aber erst seit 1833 und später, nach Beendigung der Bürgerkriege, war die Gesetzgebung diese Verhältnisse endgiltig zu regeln bestrebt. Durch die Beseitigung der Vorrechte des Adels und die Beschränkung des Grundbesitzes der todten Hand wurde die Anzahl der Grundbesitzer vermehrt; durch den Verkauf der Staatsgüter dem Staate zeitweilig die Mittel geboten, die Finanzen zu bessern. Noch weit grösser wären die Vortheile gewesen, wenn es gelungen wäre, in dauernder Weise die Ordnung der Finanzen zu begründen. Die fortwährenden Bürgerkriege, die nur einige Jahre durch ruhige Zustände unterbrochen wurden, hatten eine Zerrüttung der Finanzen zur Folge. Bis zum Jahre 1861 wird der Erlös aus den Nationalgütern auf 6519 Mill. Realen berechnet.[1]) Die angebaute Bodenfläche betrug noch 1852 ein wenig über

1875, Nr. 67 und 68 hat der frühere Zolldirector Lopa sich in eingehender Weise darüber ausgesprochen und den Beweis erbracht, dass derselbe durchaus keine Nachtheile für den spanischen Handel im Gefolge hatte. Die wichtigsten Industriezweige haben einen Aufschwung genommen: so hat die Zunahme bei der Einfuhr betragen 50 Perc., bei Schmiedeeisen 18 Perc., bei Baumwolle 53 Perc.

[1]) Am 6. August 1811 schafften die Cortes die Lehensherrlichkeit ab; am 1. October 1820 die todte Hand; am 27. September 1820 die Majorate und Servituten. Die absolutistischen Regierungen hoben diese Entscheidungen der Cortes wieder auf. Am 30. August 1836 wurden die Gesetze vom Jahre 1820 wieder in Kraft gesetzt und am 2. September 1841 die Abschaffung der todten Hand auf die Ordensgeistlichkeit ausgedehnt. 1843 trat wieder eine rückläufige Bewegung ein und es wurden der Geistlichkeit die nicht verkauften Güter wieder zurückgegeben. Eine Aufzählung der Güter und der zur Veräusserung gelangten bei Garrido, Das heutige Spanien, S. 118 fg.

ein Drittel des Gesammtareals, 1872 bereits mehr als zwei Drittel. Der Getreidebau, hauptsächlich in den Ebenen beider Castilien, in Leon und in den vom Guadalquivir durchströmten Ebenen betrieben, liefert beträchtliche Mengen für die Ausfuhr; bereits 1850 wurde Weizen, Gerste, Mais, Weizenmehl nach England ausgeführt; seitdem gehört Spanien ebenfalls zu den Getreide exportirenden Ländern, nur in Jahren des Misswachses bedarf es der Zufuhr. Der Werth der Getreideproduction wird auf über 2000 Mill. Pesetas (= Fr.) angegeben.[1]) Gemüse und Gartengewächse bilden ebenfalls einen nicht unwichtigen Exportartikel. Die Cultur des Oelbaues ist in der südlichen Hälfte der Halbinsel eine ausgedehnte und liefert im Durchschnitte jährlich nahe an 3 Mill. Hektoliter Oel. Nicht minder hat sich der Export von Hanf gehoben. Die Cultur der Maulbeerbäume ist für die Seidenzucht belangreich. Der Anbau des Zuckerrohres gewinnt an Verbreitung. Die Pflanzungen, die sich von Marbella auf der westlichen bis nach Cidra auf der östlichen Küste erstrecken, lieferten steigende Ergebnisse. Die besten Plantagen befinden sich um Valez Malaga, Frijitiana und Molul, wo auch grosse Zuckerfabriken bestehen. In Granada sind allein 25 Fabriken vorhanden, darunter zwölf ersten Ranges. Die Production lieferte 1864 9000 Tonnen, gegenwärtig nahe an 7 Mill. Arrobas ($1^3/_4$ Mill. Ctr.)[2]) Spanien ist eines der bedeutendsten Weinproductionsländer der Erde. Man schätzt die bepflanzte Bodenfläche auf $1._4$ Mill. Hektaren und das Er-

[1]) Die Getreideausfuhr ist keine gleichmässige; 1857 betrug der Export von Getreide und Mehl $224._{16}$ Mill. Realen, 1858 blos $61._{35}$ Mill. Realen. Die Erklärung liegt in den durch Dürre und Ueberschwemmungen veranlassten Missernten. Die Regierung sah sich am 11. Juli 1856 genöthigt, die steuerfreie Einfuhr zu decretiren und es fanden auch in der That beträchtliche Importe statt. Nach den letzten Ausweisen belief sich der Export:

	1876		1877	
	Menge Kilogramm	Werth Pesetas	Menge Kilogramm	Werth Pesetas
Reis	$3._{181}$	$1._{472}$	$2._{849}$	$1._{281}$
Hafer	$6._{472}$	$0._{776}$	$14._{946}$	$1._{793}$
Gerste	$2._{874}$	$0._{517}$	$15._{439}$	$2._{779}$
Roggen	$2._{913}$	$0._{526}$	$9._{118}$	$1._{461}$
Weizen	$12._{246}$	$3._{306}$	$43._{356}$	$11._{606}$
Weizenmehl . . .	$49._{508}$	$17._{328}$	$94._{697}$	$33._{644}$

[2]) Kaufmann, Die Zuckerindustrie, S. 35.

trägniss auf 15—20 Mill. Hektoliter Wein jährlich, wovon beiläufig 6 Mill. exportirt werden. Ausländische Capitalien sind stark betheiligt. Weine geringerer Gattungen werden in grossen Mengen alljährlich nach Cette in Frankreich ausgeführt, um daselbst verschnitten und in den Handel gebracht zu werden. Die Sherryweine finden in England, Nordamerika und Brasilien starken Absatz. Die Ausfuhr nach Frankreich betrug 1878 $0._{442}$, 1879 $0._{681}$, 1880 $2._{353}$ Mill. Hektoliter; nach England 20.721, 18.644 und 19.644 Hektoliter. Die Hauptweinhandelsplätze sind: San Lucas de Baramella, Cadix, Malaga und Barcellona. Ausserdem gehören noch aus Trauben verfertigter Branntwein und Essig zu den wichtigsten Exportartikeln. Die Viehzucht, von jeher ein wichtiger Erwerbszweig, hat in den letzten Jahrzehnten einen Aufschwung genommen und die ehemals berühmte, später in Verfall gerathene Pferdezucht, hat sich neuerdings wieder gehoben. Grosse Sorgfalt verwendet der Spanier auf die Zucht von Eseln und Maulthieren, wodurch zum Theil die Pferdezucht beeinträchtigt wird. Der Export ist nicht unbeträchtlich. Die Schafzucht, welche seit 1830 gesunken war, von 23 Mill. auf 14 Mill. im Jahre 1858, hat seitdem wieder zugenommen.[1]) Der Wollexport geht nach Frankreich, England und Westindien, leidet aber durch die Concurrenz der transatlantischen Länder. Hühner und namentlich Eier gehen nach England, vornehmlich von Vigo aus. 1878 wurden 608.190 Kilogr. aus diesem Hafen im Werthe von $2._{73}$ Mill. Reales de Vallon ausgeführt. Die Seidenraupenzucht in Valencia, Murcia und Catalonien liefert im jährlichen Durchschnitte nahe an anderthalb Millionen Pfund Rohseide.

5. Seit dem Alterthum ist Spaniens Reichthum an Metallen, Erzen und Mineralien bekannt. Bergbau und Hüttenbetrieb lagen jedoch bis in die neueste Zeit darnieder. In Folge der Entdeckung der reichhaltigen Silberminen in Mexico und Peru im 16. Jahrhundert hörte der Bergwerksbetrieb auf Edelmetalle

[1]) Noch am Anfang unseres Jahrhundertes besass Spanien 15 Mill. Schafe, die 23. Mill. Kilogr. Wolle lieferten, wovon $10._5$ Mill. von den einheimischen Fabriken consumirt wurden, $5._5$ Mill. zur Ausfuhr kamen und der Rest zum Füllen der Fabriken verwendet wurde. Im Jahre 1865 zählte man 22 Mill. Schafe, die ungefähr 33 Mill. Kilogr. Wolle abwarfen, wovon jedoch ins Ausland nur 3 Mill. Kilogr. gingen.

in Spanien gänzlich auf. Erst seit 1827 hat man wieder angefangen, demselben mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Entdeckung eines reichen Silbererzberges in der Sierra Almagrera erweckte eine Speculation und rief einen Minenschwindel hervor, dem die Regierung Einhalt thun musste. Leider besitzen wir keine genauen Angaben über das gewonnene Quantum von Silber und Gold. Die gesammte Silbergewinnung wird in Spanien auf 50.200 im jährlichen Durchschnitte in den Jahren 1849—1858, für die letzten Jahre auf 30.000—40.000 veranschlagt.[1]) Die spanischen Eisenerze werden seit einem Jahrzehnt in steigenden Mengen nach Frankreich, England und Belgien exportirt; der Productionsplatz Somorostro bei Bilbao, welcher die meisten Erze zu liefern im Stande ist, liegt für die Versendung günstig.[2]) Das Gesetz vom 6. Juli 1859, den Bergwerkbetrieb betreffend, scheint segensreich gewirkt zu haben. Dem Staatsbetriebe gehören die Quecksilbergruben an. Die Zinnober- und Quecksilbergruben in Almaden standen bis in die neueste Zeit ohne Concurrenz da und lieferten alljährlich im Durchschnitte 20.000 Ctr. Quecksilber im Werthe von 20 Mill. Realen. Seit der Entdeckung der reichen Quecksilberwerke zu Neualmaden in Californien, ist das Monopol der spanischen Regierung gebrochen worden; aber die Ausbeute ist immer noch eine grosse, nur der Gewinn ist ein geringerer geworden. Die dem Staate gehörigen Kupfergruben von Rio-Tinto sind die reichsten der Welt. Mangel an Brennmaterial und bis in die letzten Jahre Mangel an Communicationsmitteln, vertheuerten die Herstellungs-

[1]) Die Bergwerke von Almagrera lieferten an Silber:

1841	2.300	1845	32.618
1842	12.795	1846	30.541
1843	32.392	1847	23.500
1844	35.998		

[2]) Die Production betrug nach officiellen Aufzeichnungen in Tonnen à 1000 Kilogr.

1871	585.762	1875	496.528
1872	781.468	1876	908.899
1873	811.926	1877	1,162.170
1874	402.952		

Privatschätzungen veranschlagen die Production auf $1._5$—$1._8$ Mill. Tonnen 1877. Kupelwieser, Weltausstellungsbericht für 1878, 1. Heft des Hüttenwesens. Wien 1879.

und Transportkosten und erschwerten die Concurrenz Spaniens auf den europäischen Märkten. Auch an Steinkohlen ist Spanien reich. Die Gesammtgrösse des kohlenhaltigen Terrains soll 120 Q. Leguas und der gesammte Kohlenvorrath 2293 Mill. Tonnen betragen. Die Ausbeute hat in den letzten Jahren sehr zugenommen; 1844 wurden 665.800 Ctr. gewonnen, 1858 $2._5$ Mill. Ctr., 1877 $14._{596}$ Mill. Ctr. Dazu kommen noch Coaks und Braunkohlen, allerdings in verhältnissmässig unerheblichen Mengen. Die gesammte Kohlenproduction repräsentirte 1858 ein Capital von $7._6$ Mill. Realen. In demselben Jahre betrug der Kohlenimport $3._5$ Mill. Ctr.[1])

Die Ausrodung der Wälder hat in dem ersten Drittel unseres Jahrhunderts grosse Dimensionen angenommen und der Mangel einer rationellen Bewirthschaftung hat vielfach die Wirkungen scharfer oder versengender Winde, die Trockenheit des Landes und die Gefahr der Ueberschwemmungen gefördert. Erst seit 1833 hat die Regierung diesem Zweige der Volkswirthschaft Aufmerksamkeit zugewendet und eine Reihe von Verordnungen zum Schutze der Wälder erlassen. Das Gesetz vom 26. October 1855 und die Verordnung vom 16. Februar 1859 unterstellten die Waldungen der Staatsaufsicht und setzten für deren Ausbeutung bestimmte Normen fest. Die Waldfläche des Landes, mit mehr als 7 Mill. Hektaren abgeschätzt, in welchen Ziffern die Provinzen von Alava, Quipuzcoa und Biscaya nicht inbegriffen sind. Der Gesammtertrag belief sich 1860 auf $15._6$ Mill. Pesetas (Fr.), 1870 auf $17._1$ Mill. Der Gesammtwerth der Einfuhr an Fassdauben, Brettern, Bauhölzern, Fässern, Kork u. s. w. betrug 1870/71 $16._{07}$ Mill. Fr., 1874 $23._5$ Mill., 1877 über 9 Mill.; die Ausfuhr an Kork, Fassdauben, Palmenholz, Eichenrinde $21._{111}$ Mill. Pesetas. Von dieser Ziffer entfällt auf Kork in Tafeln und in Stöpselform allein 1870 über $12._6$ Mill. Fr. und für Esparto $7._{79}$ Mill. Fr.; 1873 betrug die Korkausfuhr $32._8$ Mill. Pesetas; 1874 $15._6$, 1876 $8._4$, 1877 $7._4$ Mill.; für die übrige Ausfuhr Spaniens an forstwirthschaftlichen Producten entfallen blos $0._6$ Mill. Pesetas. Die Haupteinfuhr erfolgte 1870 aus Schweden und Norwegen ($5._{57}$ Mill.), Russland ($2._1$ Mill.), Frankreich $2._8$ (Mill.), Italien ($2._1$ Mill.) Die Ausfuhr von Kork ging zumeist nach

[1]) Viele Angaben jedoch nur bis 1858 bei Willkomm, Spanien; S. 76.

Frankreich ($9._8$ Mill.), England ($2._{12}$ Mill.) und Portugal ($0._{61}$ Mill.); von Esparto nach England, welches dort zur Papierbereitung benutzt wird ($6._{84}$ Mill.),[1]) und Frankreich ($0._{45}$ Mill. Pesetas). Einer ausgiebigen Benützung der Wälder steht noch immer der Mangel an Communication gegenüber; der althergebrachten Verheerung der Wälder durch die Ziegenheerden, sowie der Wanderung der Merinoheerden musste Einhalt gethan werden. Spanien besitzt in seinen Wäldern, wenn eine rationelle Forstcultur sich eingebürgert haben wird, noch eine ergiebige Quelle für die Hebung seines Wohlstandes.

6. Der Hauptsitz der spanischen Industrie ist Catalonien. Vornehmlich die Baumwollindustrie hat sich seit den dreissiger Jahren entwickelt. Im Jahre 1841 lieferte sie Producte im Werthe von 522 Mill. Realen. In der Mitte der siebziger Jahre befanden sich daselbst 1400 Baumwollfabriken mit 12.000 Pferdekraft, die sich mit der Verarbeitung der rohen Baumwolle und der Verfertigung baumwollener Gewebe beschäftigten; ungefähr ein Drittel entfällt auf Barcellona, der Rest auf die Provinz. Die Anzahl der Spindeln wird auf 1¼ Mill., die der Webemaschinen auf 48.000 geschätzt. Die Besitzer der Tuchfabrikation in Barcellona sind zumeist Franzosen, denen die Revolution von 1848 Tausende von Arbeitern zuführte. Auch in den catalonischen Städten Tarrasa und Sabadell wird die Tuchfabrication schwunghaft betrieben; in Alcoy (Provinz Alicante) vermehrten sich die Etablissements dieser Art, in Bejar (Provinz Salamanca) wird der ganze Tuchbedarf für die spanische Armee angefertigt. Auch die Seiden- und Leinenerzeugung hat Fortschritte gemacht. Die Papierfabrikation ist nicht unbedeutend. Die Korkschneiderei wird lebhaft betrieben. Die Korkeichen Cataloniens liefern den besten Kork zu Stöpseln.[2]) Man pflastert

[1]) Esparte wird in grossen Mengen in Granada gewonnen; man schätzt die Production auf 83 Mill. Kilogr. zu dem mittleren Preise von 11 Pesetas für 100 Kilogr. Diese Pflanze wird verwendet zur Herstellung von Seilen, Matten, Fussbodenteppichen, Körben, Sandalen u. s. w. Sie vertritt in Spanien die Stelle des Hanfes.

[2]) Preussisches Handelsarchiv, 1878, I, 614. In den catalonischen Provinzen Barcellona und Gerona erzeugen circa 4000 Arbeiter jährlich 150.000 Quintal Korkstöpsel; in Andalusien und Estremadura werden 200.000 Quintal verfertigt. Im Ganzen werden 400.000 Quintal roher Kork verarbeitet, wovon 50.000 aus Portugal kommen. Austria 1880, S. 91.

auch Wohnzimmer mit Korkplatten. Die spanischen Giessereien und Maschinenbauwerkstätten sollen vortreffliche Arbeiten liefern. Nächst Catalonien kommen die Nordwestprovinzen in Betracht; die Stahlfabriken und -Giessereien in Asturien; die Tuchfabrik von Rennedo bei Santander; die Leinwandfabrikation in Coruña und Ferrol. In den Südprovinzen concentrirt sich das industrielle Leben in Malaga, Sevilla und Cadix. In Granada, wo die Seidenproduction zu den wichtigsten Erwerbsquellen gehört, wird die Seidenraupenzucht nur sehr vereinzelt und in bescheidenstem Masse gepflegt, das Product zu Näh- und Stickseide versponnen und in neuester Zeit zu Bändern verwebt, deren Hauptabsatzgebiet Centralamerika ist. Der Ertrag, ehemals nach Millionen zählend, übersteigt gegenwärtig etwas über eine Million.

7. Vor 1841 fehlt es an sicheren Angaben für den auswärtigen Handel Spaniens; die Ziffern geben nur ein annäherndes Bild des Verkehres. Im Jahre 1784 wird der Gesammthandel auf $143._{17}$ Mill. Fr. angegeben, und zwar die Einfuhr mit $90,_{288}$ Mill., die Ausfuhr mit $52._{9}$ Mill. Für 1829 erscheint der Gesammthandel mit $146._{7}$ Mill., $95._{1}$ Mill. Einfuhr, $51._{6}$ Mill. Ausfuhr, während eines halben Jahrhunderts eine ungemein winzige Zunahme. Im Jahre 1784 entfällt auf den Kopf 14 Fr., 1829 blos 9 Fr. Daneben blühte der Schmuggel, der fast so gross war, wie der dritte Theil des legitimen Handels. Im Jahre 1846 belief sich der Import auf $155._{5}$ Mill. Fr., der Export auf 138 Mill. Fr.; seit 1850 tritt eine regelmässige Steigerung der Verkehrswerthe ein.[1])

[1]) Englischen Angaben zufolge betrug der Werth des gesammten Handels 1849 $10._{65}$ Mill. Pfd. Sterling, wovon $5._{87}$ Mill. auf die Einfuhr, $4._{78}$ Mill. auf die Ausfuhr fielen; bis 1857 zeigte sich eine regelmässige constante Steigerung auf $27._{23}$ Mill. Pfd. Sterling. ($15._{55}$ Mill. Einfuhr). Die Handelskrise dieses Jahres ging, wie es scheint, auch in Spanien nicht spurlos vorüber; der Import sank in den nächsten Jahren und weist erst 1861 eine sehr beträchtliche Steigerung auf ($20._{2}$ Mill. Pfd. Sterling gegen $14._{83}$ Mill. im Vorjahre). Der Export stieg 1861 auf $12._{7}$ Mill. Pfd. Sterling gegen $10._{98}$ Mill. im Vorjahre. Im Durchschnitte der Jahre 1865—1869 betrug die Einfuhr $17._{227}$ Mill. Pfd. Sterling, die Ausfuhr $15._{76}$ Mill. Die Bürgerkriege unterbrachen den commerciellen Aufschwung abermals. Im Jahre 1874 betrug der Gesammtwerth $31._{4}$ Mill. Pfd. Sterling. Die höchste Ziffer erscheint im Jahre 1870 mit $36._{8}$ Mill. Pfd. Sterling und zwar $20._{87}$ Mill. Einfuhr, $15._{9}$ Mill. Ausfuhr. Die höchste Ausfuhrziffer 1873 mit $22._{566}$ Mill. Pfd. Sterling.

Ein wesentliches Hinderniss der wirthschaftlichen Entwickelung war von jeher der Mangel an Communicationsmitteln,

Die Ein- und Ausfuhr Spaniens betrug in Mill. Realen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
1850	672	488.7	1160.7
1855	1020.3	1247.4	2267.7
1860	1483.3	1098.2	2581.5
in Pasetas:			
1875	333.5	378.2	711.7
1876	444.34	391.51	835.85
1877	408.52	454.38	862.90
1878	397.7	429.3	826
1879	443.3	462.1	905.1
1880	474.2	546.8	1011

Die Handelsbewegung betrug in Millionen Pesetas nach Ursprungs- und Bestimmungsländern:

	Einfuhr aus 1876	Ausfuhr nach 1876
Frankreich	163.634	90.917
England	143.499	178.777
Belgien	17.668	8.825
Italien	16.260	4.501
Schweden und Norwegen	15.976	3.564
Gibraltar	7.695	1.245
Deutschland	7.314	7.853
Russland	4.905	2.555
Portugal	4.421	19.832
Türkei	1.987	—
Dänemark	1.315	1.239
Oesterreich	0.173	0.060
Malta	0.170	—
Holland	0.167	3.314
Griechenland	0.094	—

Dem Werthe nach betrug die Ausfuhr und Einfuhr der wichtigsten Artikel in Millionen Pesetas:

Einfuhr	Im Durchschnitte der Jahre 1871—1875	1876	1877
Baumwolle	76.772	78.35	77.528
Zucker	27.974	32.596	24.323
Hanf- und Leinengarn	28.133	26.409	26.810
Bauholz	19.321	21.958	—
Kohlen und Coaks	17.312	20.952	25.967
Häute und Felle	19.822	20.003	17.815
Wollenwaaren	11.062	18.938	—
Stockfische	17.437	15.832	—

die bei der eigenthümlichen Terrainbildung um so wichtiger sind, um den Verkehr zwischen den verschiedenen Provinzen zu ermöglichen. Seit der Thronbesteigung Karls IV. bis ins vierte Jahrzehnt unseres Jahrhunderts hat die Regierung in dieser Beziehung wenig gethan. Auch nach Beendigung des Bürgerkrieges konnten nur winzige Summen für den Ausbau der Strassen ver-

Einfuhr	im Durchschnitte der Jahre 1871—1875	1876	1877
Eisen und Eisenwaaren	12.219	13.679	13.029
Erdpech und Harz	12.412	13.169	—
Maschinen	7.827	12.063	14.559
Chemische und pharmaceutische Producte	9.262	10.823	10.978
Weizen	6.264	10.670	2.306
Baumwollwaaren	6.178	0.336	11.451
Cacao	7.176	10.128	8.332
Branntwein	7.693	8.076	14.823
Rohe Seide	8.840	6.436	—
Kaffee	4.043	6.406	—
Papier	3.045	5.664	—
Seidenwaaren	4.296	5.560	—

Ausfuhr	Im Durchschnitte der Jahre 1871—1875	1876
Wein	156.279	119.093
Metalle	63.091	56.011
Mineralien	39.722	54.396
Südfrüchte	51.084	50.886
Weizenmehl	19.536	17.569
Kork	13.106	11.449
Vieh	11.205	10.785
Getreide	24.110	9.958
Schuhe	8.810	9.272
Esparto	9.765	8.500
Felle und Häute	6.029	6.075
Oel	17.154	4.493
Conserven	3.325	4.177
Rohe Seide	3.109	3.811
Fische	1.722	3.644
Wolle	7.459	3.466
Branntwein	3.529	3.366
Seife	3.602	3.340
Salz	6.710	3.115
Papier	2.176	2.569

wendet werden. Erst das Ministerium O' Donnell entfaltete in dieser Richtung eine umfassende und segensreiche Wirksamkeit. An Landstrassen besass das Land 1808 beiläufig 3000 Kilometer. Ende 1860 waren 33.190 Kilometer projectirt, 13.638 Kilometer vollendet. Die erste Eisenbahn von Barcellona nach Madrid wurde im November 1848 eröffnet; Anfangs 1878 standen 6199 Kilometer in Betrieb. Das Postwesen erfuhr bereits 1848 eine durchgreifende Umgestaltung und die beträchtliche Ermässigung des Briefportos steigerte den Brief- und Frachtenverkehr.

8. Die spanischen Colonien. Als Spanien im Frieden 1763 Cuba von den Engländern zurückerhielt, welche Havanna und Umgebung ein Jahr vorher erobert hatten, sah es sich genöthigt, den von den Engländern freigegebenen Verkehr aufrecht zu erhalten. Cuba entwickelte sich rasch und wurde der Mittelpunkt des Sklavenhandels des ganzen spanischen Amerika. Später gewährte man den freien Handel mit fremden Nationen. Die französische Revolution führte Flüchtlinge aus San Domingo hieher, welche auf die Erweiterung der Cultur förderlich einwirkten. Cuba blieb das einzige grössere Colonialland, welches die Spanier nach dem Abfalle der spanischen Colonien auf dem amerikanischen Festlande behielten, und man legte auf den Besitz des Eilandes, dessen Häfen den Mittelpunkt für den Verkehr des mexikanischen Golfes und des karaibischen Meeres bilden, einen grossen Werth. Spanien widerstand allen Lockungen der Nordamerikaner, welche seit 1845 wiederholt Anläufe machten, sich in den Besitz der Insel zu setzen; 1846 bildete sich in den Vereinigten Staaten eine Gesellschaft, welche für 200 Mill. Dollars die Insel kaufen wollte. In den Vereinigten Staaten bestand eine einflussreiche Annexionspartei, die, nachdem Spanien den Verkauf der Insel abgelehnt hatte, auf die Besitzergreifung hinarbeitete, nachdem die spanische Regierung im Anfange der fünfziger Jahre einige Massnahmen gegen den Sklavenhandel ergriff. Die Unzufriedenheit auf der Insel mit der spanischen Herrschaft griff immer weiter um sich, da von Seite des Mutterlandes nichts für die wirthschaftliche Entwicklung gethan wurde, der Bau der so wichtigen Strassen unterblieb und starke Zölle den Verkehr besonders mit den Vereinigten Staaten erschwerten. Die Landwirthschaft litt unter der Steuer des Zehenten und der sogenannten Alcabala, einer

Abgabe von 6 Perc. vom Nettoertrage des Verkaufes der unbeweglichen Güter und der Alcabalilla, einer weiteren 6perc. Abgabe.

Obgleich sich Spanien durch einen Vertrag mit England im Jahre 1857 verpflichtet hatte, dem Schmuggel mit Sklaven in allen Besitzungen ein Ende zu machen, wofür es eine Entschädigung von 400.000 Pfd. Sterling von Seite Englands erhielt, so dauerte auf Cuba der Schmuggel, von den meisten Statthaltern gefördert, fort. England erhob Beschwerden und die spanische Regierung liess es an Weisungen nicht fehlen. Durch königliches Decret vom 19. December 1817 wurde der Menschenhandel unmittelbar an der afrikanischen Küste, im Norden des Aequators verboten; eine zweite Weisung vom 30. Mai 1820 verbot denselben an der ganzen Küste. Ohne Erfolg. Auch spätere Beschwerden und ernste Vorstellungen Englands hatten nur eine erfolglose Erneuerung des längst bestehenden Verbotes zur Folge. Ein neuer 1845 abgeschlossener Vertrag blieb ebenfalls wirkungslos, da die Generalcapitäne sich von den Schmugglern bezahlen liessen. Ein im Jahre 1865 auf Cuba zur Ausrottung der Sklaven gegründeter Verein, dessen Mitglieder sich verpflichteten, keine Neger mehr zu kaufen, erhielt die Genehmigung der Regierung nicht. Dem Bedürfniss nach Arbeitskräften suchte man auch durch Einführung von Indianern und Chinesen abzuhelfen.

Die Einwanderung von Fremden auf Cuba unterlag grossen Hemmnissen. Ein Decret vom Jahre 1817 verfügte, dass Fremde nicht länger als ein Vierteljahr im Lande bleiben dürfen; jene, welche sich ansässig machen wollen, müssen katholisch werden und dem Könige von Spanien Treue schwören. Der ansässige Fremde darf nicht Seehandel treiben, nicht Schiffseigenthümer werden, keinen offenen Laden besitzen, wenn er nicht Spanier zu Genossen hat. Dieses im Jahre 1822 abgeschaffte Decret wurde 1843 und 1850 im Wesentlichen erneuert. Cuba und Portorico wurden von den Verträgen, die Spanien mit den verschiedenen Völkern abschloss, ausgeschlossen.

Im Jahre 1865 machte Canovas del Castillo der Königin den Vorschlag, eine Enquête über die Reform der Arbeit und des wirthschaftlichen Systems auf Cuba und Portorico zu veranstalten. Zu diesem Behufe wurden 22 Abgesandte der Gemeinden der Inseln nach Madrid berufen, die mit den Senatoren, welche diese Eilande vertraten, mit den früheren Statthaltern und

22 von der Regierung ernannten Personen einen Ausschuss bildeten. Die Abgeordneten von Portorico wünschten Abschaffung der Sklaven, indem sie darauf hinwiesen, dass auf der Insel bei der Erzeugung von Zucker bereits Weisse erfolgreich verwendet werden und die Beseitigung der Sklaven ohne Nachtheil durchgeführt werden könne. In ähnlichem Sinne erklärten sich viele Cubaner; ein Abgesandter der Havanner äusserte sich: das spanische Volk sei in den Augen der Welt entehrt, es habe das Recht auf Achtung verloren, da es Europa ins Gesicht gelogen, durch die Behauptung, den Sklavenhandel zu unterdrücken. Die Cubaner verlangten freiheitliche Einrichtungen, Freiheit des Gewerbes, des Kaufes und Verkaufes von Gütern, Vertretung der Insel in den Cortes und Provinciallandtage. Die Madrider Regierung liess alle diese Wünsche unerfüllt und die Unzufriedenheit steigerte sich, nachdem die Regierung die Steuern um weitere 10 Perc. erhöht hatte. Nur die Nachricht von dem Pronunciamento in Cadix verzögerte den Ausbruch der Revolution. Man erhoffte eine Besserung von der neuen Aera der Freiheit. Vergebens. Ein Aufstand brach aus, der mehrere Jahre die militärischen und finanziellen Kräfte Spaniens in Anspruch nahm, ohne dass es gelungen wäre, der Empörer Herr zu werden. Die Vereinigten Staaten bemühten sich, zwischen dem Mutterlande und den Colonien zu vermitteln und boten ihre guten Dienste an, ohne die Aufständischen als Kriegführende anzuerkennen. Die Sklaverei wurde 1868 im Principe aufgehoben, aber nach dem Morel'schen Gesetze ist die gänzliche Durchführung dieser Massregel erst nach längerer Zeit zu erwarten, weil nur die neugeborenen Kinder und die Greise über 60 Jahre der Freiheit theilhaftig werden. Ausserdem hat jeder Sklave das Recht sich freizukaufen und der Sklavenbesitzer ist verpflichtet den Sklaven frei zu geben, sobald die erste Rate des Kaufschillings erlegt ist.

Cuba, nach Columbus „das schönste Land, welches das Auge je gesehen“, ausgezeichnet durch eine Reihe prachtvoller Häfen und Bauten, ist durch die Natur zu einer bedeutenden maritimen und commerciellen Stellung berufen. Etwa ein Zehntel des Areals, 180 Quadratmeilen, ist gegenwärtig unter Cultur; ein grosser Theil des unangebauten Landes 13 Mill. Acker Land ist noch mit Wäldern (montes) bedeckt. Den Grossbetrieb des Landes

bilden die Zuckerplantagen Ingenias genannt. Die Zuckercultur ist noch einer grossen Ausdehnung fähig, wenn die erforderlichen Arbeitskräfte vorhanden wären. Die Klage über Arbeitermangel ist allgemein, da nicht blos die Sklaverei seit dem 4. Juli 1870 aufgehoben, sondern auch die Zufuhr von Chinesen verboten ist. Die Absicht, Indianer aus dem Innern von Yucatan zum Ersatze heranzuziehen, ist durch ein Verbot der mexicanischen Regierung, welche zur Rücknahme desselben nicht zu bewegen ist, vereitelt worden. Einige Plantagenbesitzer haben durch Maschinen die Menschenarbeit zu ersetzen gesucht. Noch vor wenigen Jahren wurde die Zuckerproduction Cubas auf 800.000 Tonnen à 400 Pfd. geschätzt; 1875/76 betrug sie 569.554 Tonnen Rohzucker oder $30._3$ Perc. der Gesammtproduction dieses Jahres. Kein anderes Land der Welt erzeugt solche Mengen. Der Werth der gesammten Production wird auf 100 Mill. Dollars im Durchschnitte geschätzt, steigt jedoch auf 125 Mill. Dollars. Die Production des Zuckers aus Runkelrüben ist ein mächtiger Concurrent der Zuckererzeugung Cubas. Die Ausfuhr ist mit 3 Pesos 30 Cent. für die Kiste und mit 6 Pesos Gold belastet. Dazu kommt der hohe Zoll auf Zucker in den Vereinigten Staaten,[1]) dem kräftigsten Absatzgebiete für Cubas wichtigstes Product. Auch in Spanien hat der Zucker einen hohen Zollsatz zu entrichten, auf dessen Aufhebung die Cubaner dringen. Der Export an Kisten und Fässern betrug 1873 725.260 Tonnen, 1874 617.656 Tonnen. Die Erzeugung von Rum hat sich von 20.359 Pipen im Jahre 1850 auf 8441 Pipen 1877 vermindert und zwar in Folge der Insurrection und der geringen Rentabilität.

Die Tabakplantagen oder Veyas sind meist klein und enthalten 1 Caballerio oder 33 Acker. Der Tabakbau begann im Jahre 1580, allein erst seit 1790 erhielt er eine grössere Ausdehnung in der Vuelta Abajo, dem gegenwärtigen Tabakdistrict Cubas. Man zählt daselbst über 125 Tabakfabriken, von denen einige sich eines Weltrufes erfreuen. Die Fabrik Cabañas wurde am Anfange unseres Jahrhunderts gegründet. Der jährliche Absatz betrug Anfangs 500.000 Cigarren, 1826 2 Mill., 1848 $3._5$ Mill., 1866 16 Mill. Cigarren. Ausserdem sind auch die Fabriken Uppmann und Partagas zu nennen, deren Preise höher

[1]) $2._5$ Cent. für das Pfund Zucker Nr. 10—12, oder 10 Dollar für die Kiste.

sind als jene von Cabañas.[1]) Auch für diesen Industriezweig wirken die hohen Zölle der Vereinigten Staaten lähmend. Nicht minder bedeutend ist die Cigarrettenfabrikation. Die tägliche Production einer grossen Fabrik, „La Honradez", beträgt über $2._5$ Mill. Stück. — Der früher wichtige Kaffeebau, der im Jahre 1740 auf Cuba eingeführt wurde und durch französische Emigranten aus San Domingo seit 1795 eine grosse Bedeutung erlangte, hat in neuerer Zeit durch die Ausdehnung der Zuckercultur Einbusse erlitten. Aus Portorico wird wohl noch immer alljährlich eine unbeträchtliche Menge exportirt (circa 230.000 bis 270.000 Ctr.).

Die Bedeutung Cubas für den Welthandel beginnt mit der Beseitigung des alten spanischen Ausschlusssystems und seit den fremden Nationen die Häfen des Landes eröffnet wurden. Im Jahre 1846 belief sich der Werth der Importe in den verschiedenen Häfen auf $13._6$ Mill. Duros unter nationaler, und $8._9$ Mill. unter fremder Flagge. Der Export betrug $21._8$ Mill. Duros, wovon $5._8$ Mill. unter nationaler Flagge. 1854 betrug der Import $31._4$ Mill. Duros, der Export $32._4$ Mill.; auf die spanische Flagge entfielen davon $20._7$ und $8._5$ Mill. Duros. Im Jahre 1878 belief sich der Gesammtwerth der Einfuhr auf 58 Mill. Dollars, die Ausfuhr auf $70._9$ Mill. Dollars. Der wichtigste Exportartikel ist Zucker, 1878 $538._3$ Mill. Kilogr. im Werthe von $53._8$ Mill. Dollars, Tabak $6._8$ Mill. Kilogr. im Werthe von $7._3$ Mill. Dollars, Melasse 109 Mill. Kilogr. im Werthe von $2._7$ Mill. Dollars. Nur ein verhältnissmässig geringer Theil geht nach dem Mutterlande, die überwiegend grössere Menge nach den Vereinigten Staaten, nach Frankreich, England, Deutschland und endlich nach der dänischen Besitzung St. Thomas, um von hier nach England geführt zu werden. An der Einfuhr participirt Spanien in grösserem Masse; der Werth der importirten Artikel betrug 1877 $17._5$ Mill. Dollars. Hierauf folgen Nordamerika mit $16._6$, England mit $14._8$, Belgien mit $1._8$ Mill. Dollars. Der Rest fällt anderen Staaten anheim. Unter den Flaggen überwog die nordamerikanische mit 640 Schiffen und 480.000 Tonnen, die spanische mit 582 Schiffen und 270.000 Tonnen und die britische mit 173 Schiffen und 109.941 Tonnen; Frankreich, Deutschland,

[1]) Vgl. Unsere Zeit, 1874, II, 841.

Norwegen und Schweden sind im Verhältnisse nur spärlich vertreten. Die Insel leidet unter der Höhe der Abgaben und hohen Einfuhrzölle auf Zucker und Tabak und hohen Einfuhrzölle auf die nothwendigsten Lebensbedürfnisse, wozu noch eine 25perc. Einkommensteuer kommt, die erst seit 1878/79 auf 16 Perc. ermässigt wurde. Der zehnjährige Krieg hat den Viehstand verringert, demnach besteht ein hoher Einfuhrzoll auf frisches und gesalzenes Fleisch und zum Schutze der spanischen Mehlausfuhr ein hoher Zoll auf amerikanisches Mehl, so dass die Amerikaner es lohnend finden, ihr Getreide nach Spanien zu bringen und es dort mahlen zu lassen.

An dem Handel mit Portorico nehmen die Vereinigten Staaten Nordamerikas den hervorragendsten Antheil; hierauf folgt England und erst in dritter Linie Spanien. Hieran reihen sich die nicht spanischen Antillen. Beträchtlich gehoben hat sich der Verkehr mit Deutschland (1875 im Werthe von nahezu 4 Mill. Fr.), welches Frankreich und Italien überflügelt hat; ersteres erscheint 1876 mit einem Werthe von $1._2$ Mill., letzteres mit $0._6$ Mill. (1875 $1._2$ Mill. Fr.). Die Anzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug 1875 2683 mit 655.000 Tonnen, 1876 2738 mit 842.488 Tonnen.

Generalcapitän Miguel de la Torre hat sich grosse Verdienste erworben. Durch das Gesetz vom 22. März 1873 wurde die Sklaverei aufgehoben. Der Anbau von Colonialproducten und der Handel hat sich sehr gehoben. Die Ausfuhr umfasst: Zucker 1875 $1._6$ Mill. Ctr. und Kaffee $0._{254}$ Mill. Ctr., Tabak, Baumwolle.

Die Haupteinfuhrartikel Manilas sind: Hanf, Zucker, Indigo und Kaffee, die zumeist nach England und den Vereinigten Staaten Nordamerikas und nur in geringer Menge nach dem europäischen Continente zur Versendung kommen; die anderen Ausfuhrartikel: Cocosnussöl, Mastix, Bambus, Baumwolle, Strohhüte, Schildpatt, Perlmutter, Büffelhäute, sind von geringerer Bedeutung.[1])

[1]) Der Export betrug in Tausend Pikuls:

	1855	1856	1857	1863	1864	1865
Hanf	283	553	542	410	476	372
Zucker	488	569	384	498	778	409
Indigo	5	6	7	2	3	2
Kaffee	9	12	11	8	14	33

Der Handel mit dem Auslande war bis 1858 auf Manila beschränkt, seitdem sind noch andere Häfen dem Verkehre geöffnet worden; 1866 hat die Regierung die Fracht suchenden in Manila einlaufenden Schiffe von der Entrichtung des Tonnengeldes befreit und seit 1868 von den importirten Waaren keine Differentialzölle erhoben. Durch Verordnung vom 2. Januar 1880 wurden folgende Zölle festgesetzt: 2 Perc. des Werthes der in den Hafen von Manila eingeführten Waaren ohne Rücksicht auf Herkunft und Flagge, 1 Perc. für die ausgeführten Waaren, 20 Cent. de Peso für jede Tonne der Schiffe für grosse Fahrt, die Hälfte für Küstenfahrten. An der Schifffahrt betheiligen sich zumeist Engländer, Nordamerikaner, Spanier und Deutsche. [1])

Die Einfuhr britischer Waaren ist eine beträchtliche. Nach englischen Ausweisen betrug die Einfuhr nach den Philippinen 1863 $1._{39}$ Mill. Pfd., eine Ziffer, die erst im Jahre 1873 überschritten wurde ($1._{4}$ Mill. Pfd.); 1875 $1._{56}$, 1876 $1._{44}$, 1877 $1._{76}$ Mill. Pfd. Sterling; die Ausfuhr während des Zeitraumes

Eine sorgfältig gearbeitete Tabelle für die Jahre 1854—1865 Preussisches Handelsarchiv, 1865, II, S. 284 fg., die auch von Scherzer, Statistisch-commercielle Ergebnisse, S. 312 fg. benützt worden ist.

Dem Werthe nach belief sich die Ausfuhr in Millionen Dollars:

	1874	1877
Zucker	$4._{98}$	$10._{33}$
Hanf	$4._{93}$	$3._{63}$
Tabak	$4._{51}$	$0._{30}$
Cigarren	$1._{36}$	$1._{16}$
Kaffee	$0._{92}$	$1._{30}$
Farbholz	$0._{19}$	—
Gesammtausfuhr	$17._{31}$	$17._{33}$

[1]) Manila wurde 1877 besucht:

Flagge	Schiffe	Tonnen
Spanische	99	47.431
Englische	89	62.677
Amerikanische	32	33.437
Deutsche	26	15.614
Französische	5	3.166
Holländische	2	1.772
Russische	1	1.073
Dänische	1	778
Schwedische	1	572
Italienische	1	666

1863—1879 sehr schwankend; 1863 $0._{576}$, 1877 $1._{314}$ Mill. Pfd. Sterling; die niedrigste Ziffer 1872 mit $0._{411}$ Mill. Pfd. Sterling.

9. Das Königreich Portugal.[1]) Am Schlusse des 18. Jahrhunderts befand sich der portugiesische Handel im blühenden Zustande, indem der Verkehr mit den Colonien, wozu damals noch Brasilien gehörte, an Ausdehnung gewann, brasilianischer Zucker und andere Colonialwaaren einen bedeutenden Absatz fanden, da Hollands und Frankreichs überseeische Besitzungen während der kriegerischen Wirren litten. Der Verkehr mit England gestaltete sich um so lebhafter, da auch die nach Spanien gesandten britischen Erzeugnisse seit 1804 ihren Weg über die portugiesischen Häfen nahmen. Mit den Häfen am schwarzen Meere wurden Verbindungen angeknüpft und einige Waaren direct von dort bezogen, welche bisher durch Vermittlung der Holländer in den norddeutschen Städten aus dem Nordosten auf den portugiesischen Markt gekommen waren. Die Besetzung Portugals durch die Franzosen traf das Land hart und der Verkehr mit dem europäischen Continente litt unter den handelspolitischen Massnahmen. Die Uebersiedlung des portugiesischen Hofes nach Brasilien war ungemein nachtheilig, indem die Verbindung mit dem Mutterlande dadurch abgebrochen ward und die bisher nach Portugal kommenden Geldsendungen ausblieben. Brasilien emancipirte sich vom Mutterlande und knüpfte Handelsverbindungen mit England und Nordamerika an, wodurch die Portugiesen einen nicht unbeträchtlichen Theil ihres bisherigen Absatzes verloren.

Die Industrie Portugal machte in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts geringe Fortschritte, selbst das Schutzzollsystem vermochte nur einzelne Industriezweige emporzubringen.

[1]) Balbi Adrien, Essai statistique sur le royaume de Portugal et d' Algarve comparé aux autres états de l'Europe. Paris 1822. 2 Bde. — Cunha de Azeredo Coutinho, J. J., Politischer Versuch über den Handel Portugals und seiner Colonien. Hamburg 1801. 1 Bd. — Cunha de Azeredo Coutinho J. J., Ueber Brasiliens und Portugals Handel mit seinen Colonien. Hamburg 1808. 1 Bd. — Eschwege W. L. v., Nachrichten aus Portugal und dessen Colonien. Braunschweig 1820. 1 Bd. und Portugal, ein Staats- und Sittengemälde nach dreissigjährigen Beobachtungen. Hamburg 1837. — Minutoli Dr. Julius Freiherr v., Portugal und seine Colonien im Jahre 1854. Stuttgart und Augsburg 1855. 2 Theile. — Vogel C., Portugal et ses colonies, Tableau politique et commercial etc. Paris 1860. — Gerardo A. Pery, Statistique du Portugal. T. I, 2. edit. Lisbonne 1878. — Figueiredo, le Portugal 1873.

Im Jahre 1837 wurde der Zoll noch mehr erhöht, dennoch blieb die Einfuhr britischer Erzeugnisse beträchtlich und nur in einzelnen Zweigen nahm in Folge davon der Import ab. [1]) Eine weitere Erhöhung der Zollsätze trat im Jahre 1841 ein; manche derselben wurden mit einem fast verbotähnlichen Satze belegt: z. B. Shawls, Taschentücher, Wollwaaren, u. s. w. Doch war die Finanznoth des Landes, welche man durch Steigerung der Staatseinnahmen zu heben suchte, Veranlassung zur Erhöhung der Zollsätze.

Seit den fünfziger Jahren wurden erhebliche Aenderungen in dem Zollsysteme vorgenommen. Zunächst erfolgte die zeitweilige Gestattung freier Einfuhr von Getreide (3. Juli 1856), die Erleichterung der Einfuhr von Reiss aus Asien (15. Juli 1856). Massnahmen, die durch die Theuerung von Lebensmitteln geboten waren. Seit 1837 bestand nach dem Musterbild Frankreichs und Englands eine gleitende Scala. Weitere Aenderungen des Zolltarifes erfolgten durch das Gesetz vom 3. December 1856 für Mais, Salz, Oel, Holzkohlen, Brennholz, Fische. Vier Jahre später, 1860, begann die gänzliche Umgestaltung des Zollsystems, wozu bereits zwei Jahre früher durch Einhebung der Voten der Handelskammern die Einleitung getroffen wurde. Durch die Gesetze vom 23. August 1860 und vom 14. Februar 1861 wurde zum Theil die gänzliche Beseitigung, theils eine beträchtliche Herabsetzung der Zollsätze verfügt, und in den folgenden Jahren traten weitere Ermässigungen ein. [2]) Die Tonnenabgabe wurde neu geregelt und eine Reihe von Handelsverträgen abgeschlossen, wodurch den fremden Staaten nicht unbedeutende Handelsbegünstigungen eingeräumt wurden. Die mit England (3. Juli 1842) und Frankreich (9. März 1853) abgeschlossenen Handelsverträge beruhten auf dem Grundsatze wechselseitiger Zugeständnisse und seitdem wurden auch mit anderen Städten Handelsverträge abgeschlossen.

Das seit dem Herbste 1871 bis März 1877 die Geschäfte leitende Ministerium Pereira, der Partei der sogenannten Regeneradores (Conservativen) angehörig, hat sich um die wirthschaft-

[1]) Augsburger allgemeine Zeitung, 1837, Beilage zu Nr. 83 und 84 und 1840, S. 1931.

[2]) Das Gesetz vom 14. Februar 1861, ermächtigte die Regierung die Tarifsätze ad valorem in specifische Zölle umzuwandeln. Weitere Zollbestimmungen erfolgten im Jahre 1863, 1864 und 1865.

lichen Verhältnisse des Landes unbestreitbare Verdienste erworben, indem es besonders der Entwicklung der Verkehrswege durch Ausbau von Strassen und Eisenbahnen seine Thätigkeit zuwendete und auf die Herabminderung des Deficits hinarbeitete. Bis zum Jahre 1852 besass Portugal keine Eisenbahnen; das nunmehr projectirte Eisenbahnnetz soll 3500 Kilometer umfassen, wovon 2451 Hauptbahnen; 1882 waren 1672 Kilometer bereits im Betrieb. Die Länge der 1852 vorhandenen Strassen betrug 127 Kilometer, gegenwärtig 3734 Kilometer, wovon der grösste Theil (3431) vollendet, der Rest in Ausführung begriffen ist. Die erwähnten Communicationsmittel haben auf die Entwicklung der Landwirthschaft mächtig eingewirkt, indem 200.000 Hektaren bisher unbebauten Bodens urbar gemacht worden sind.

So gross auch die Fortschritte sind, welche in einzelnen Gegenden die Landwirthschaft gemacht hat, so befindet sich dieselbe noch immer auf einer tiefen Stufe. Die Aufhebung der Mönchsklöster hat die Anzahl der selbstständigen Grundbesitzer vermehrt; die Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues zu Lissabon, die Landwirthschaftsschulen in der Hauptstadt und in anderen Orten, Versuchsanstalten und Musterwirthschaften haben zur Förderung des Ackerbaues nicht unwesentlich beigetragen. Die Production von Cerealien bleibt hinter dem Bedarfe zurück und die Einfuhr ist eine beträchtliche; nur Mais wird in reichlichen Mengen erzeugt und ausgeführt. Der Weinbau hat seit 1857/58 durch die Traubenkrankheit gelitten, namentlich in dem Districte Alto-Douro, welcher den sogenannten Portwein liefert. Wie versichert wird, betrug die Production vor der Traubenkrankheit über vier Millionen Hektoliter, später etwa die Hälfte, doch ist in den letzten Jahren wieder eine Steigerung eingetreten. Die Wichtigkeit dieses Artikels für Portugal erhellt daraus, dass mehr als 40 Perc. der gesammten Ausfuhr auf Wein fällt.[1]) Der Export an Wein steigt stetig. Auch die Viehzucht hat in den

[1]) Bei Ferry finden sich S. 185 folgende Angaben über die Weinausfuhr aus Porto:

	Pipen à 450 Liter		Pipen à 450 Liter
1678—1687	632	1819	26.387
1689—1717	7.188	1825	51.939
1757	12.482	1833	20.809
1775	24.013	1853	60.674

letzten Jahrzehnten manche Förderung erfahren. — Der Bergbau, über den erst seit den siebziger Jahren genauere Angaben vorliegen, wird in neuester Zeit schwunghaft betrieben und nicht unbedeutende Mengen Eisen, Braunstein, Kupfer und Phosphorit ausgeführt. Allein noch immer steht der Bergbau auf einer verhältnissmässig niedrigen Stufe. Die besten Kupfer- und Bleiminen in der Provinz Alemtajo befinden sich in den Händen von Engländern; die kupfererzigen Minen in Polhal gehören einer englischen Gesellschaft. — Beträchtlich ist die Salzproduction in den sogenannten Marinhas (Gruben zum Salzschlämmen in den Salzmorästen am Meere); die Gesammtproduction an Salz wird auf über 22 Mill. Hektoliter angegeben, wovon an 2 Mill. zur Ausfuhr gelangt. — Eine wichtige Erwerbsquelle ist die Fischerei, deren Bruttoertrag auf über eine Million Milreis geschätzt wird. — Die Industrie, unterstützt von Zollbegünstigung aller Art, ist in einigen Zweigen im Aufschwunge begriffen; die

	Pipen à 450 Liter		Pipen à 450 Liter
1795	55.918	1856—1857	38.300
1798	72.496	1857—1858	19.430
1807	54.718		

Seit 1871 betrug die Ausfuhr in Millionen Liter:

	Gesammtausfuhr	hievon nach England	hievon nach Brasilien
1871	23.24	17.07	4.37
1872	26.81	20.56	4.24
1873	26.52	19.02	5.32
1874	30.20	19.10	8.37
1875	32.21	21.52	8.28
1876	31.45	20.53	8.33
1877	32.74	19.71	10.53
1878	25.24	13.89	9.17
1879	26.01	14.19	9.57
1880	33.14	15.43	14.88

Der Rest nach Deutschland (1880 0.982 Mill. Liter), Russland, Schweden, Dänemark, den Vereinigten Staaten Nordamerikas, und zwar in Tausenden Liter.

	1877	1878	1879	1880
Deutschland	812	756	789	981
Belgien	66	95	111	298
Dänemark	361	398	389	439
Vereinigte Staaten . . .	128	83	109	180
Holland	166	146	125	43
Russland	315	282	366	561
Schweden	507	272	256	372

Baumwollspinnerei, die Fabriken von Tuch- und Wollstoffen, Baumwollwaaren, Hutfabriken liefern im Vergleiche mit den Erzeugnissen der fünfziger Jahre preiswürdige gute Artikel.[1]) Dennoch vermisst man in den meisten Artikeln Geschmack in Farbe und Form. In Wollwaaren wird der Bedarf durch die heimischen Fabriken befriedigt; die Seiden- und Baumwollindustrie hat an Ausdehnung gewonnen. Die Fabrikation von Gold- und Silberwaaren, sowie von Filigranarbeiten gehört zu den uralten Gewerbszweigen des Landes. Seit 1845 hat der Schiffbau Fortschritte gemacht.[2])

Der Handel in Millionen Milreis:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
1842	9.826	6.580	16.406
1851	13.749	8.228	21.977
1855	18.774	14.426	33.200
1861	26.635	14.383	31.018
1865	24.822	22.132	46.954
1870	25.340	20.293	45.633
1875	36.064	24.382	61.446
1876	34.548	22.674	57.222
1879	34.046	20.502	54.548

England behauptete seit jeher den ersten Rang in dem Verkehre Portugals, obgleich die Zollgesetzgebung vornehmlich gegen die Einfuhr englischer Waaren gerichtet war. Der Handelsvertrag vom Jahre 1842, auf zehn Jahre abgeschlossen, blieb auch nach Ablauf dieses Zeitraumes in Kraft. In den beiden Haupthäfen des Landes, Lissabon und Oporto, ist die englische Flagge vorwiegend vertreten. Die Einfuhr Englands belief sich im Jahre 1876 auf 17.541 Mill. Milreis, die Ausfuhr auf 11.831; letztere beträgt fast 50 Perc. des gesammten Exports, der 22.674 Mill. Milreis betrug. Hierauf folgt Frankreich, in dritter Linie steht Spanien; unter den überseeischen Ländern sind die Beziehungen mit Nordamerika und Brasilien die beträchtlichsten.[3])

[1]) Vergl. den Bericht über die Industrie-Ausstellung zu Oporto 1857. Preussisches Handelsarchiv 1857, II, S. 315.

[2]) Die Angaben in den verschiedenen Werken über die Anzahl der Fabriken u. s. w. sind ohne wissenschaftlichen Werth und weichen von einander ab.

[3]) Die Verkehrsbeziehungen mit den einzelnen Ländern geben folgendes Bild:

10. Die überseeischen Colonien Portugals sind in sechs Provinzen eingetheilt, nämlich vier in Afrika: Cabo Verde, St. Thomas und Principe, Angola und endlich Mozambique; zwei in Asien: Goa, Macao und Timor. Der Gesammtcolonialbesitz beträgt beiläufig 25.000 Quadrat-Meter mit 2.3 Mill. Einwohner. Die im atlantischen Ocean liegenden Besitzungen, Madeira die Azoren und Porto Santo sind seit 1835 den europäischen Besitzungen gleichgestellt.[1])

Erst seit einem Jahrzehnt hat die portugiesische Regierung begonnen, den Colonien eine grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der Minister Graf de Andrade Corvo hat sich um die Entwickelung der portugiesischen Colonialbesitzungen Verdienste erworben. Die Aufhebung der Sclaverei wurde vollständig durchgeführt; durch ein Uebereinkommen mit einer englischen Gesellschaft wurde eine regelmässige Verbindung zwischen Lissabon, Mozambique und Aden eingeleitet. Nach der portugiesischen Provinz Angola gehen von Lissabon ebenfalls monatlich Schiffe ab, und seit dem Abschlusse eines Handels- und Schifffahrtsvertrages mit Holland am 9. Jänner 1875, wodurch die holländische Flagge vollständige Gleichstellung mit der portugiesischen in den Colonien erhielt und nur die Küstenschifffahrt den heimischen Schiffen vorbehalten blieb, besteht auch eine engere Verbindung seit 1881 ist überhaupt fremden Schiffen der Küstenhandel in den überseeischen Besitzungen gestattet.

	1875		1879	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Grossbritannien	18.41	13.91	12.68	10.54
Frankreich	5.91	1.72	4.27	1.16
Spanien	2.67	1.33	2.45	1.14
Russland	1.19	0.19	1.63	0.78
Deutschland	0.81	0.82	0.90	0.15
Schweden und Norwegen	0.73	0.09	0.43	0.16
Belgien	—	—	1.19	0.43
Niederlande	0.44	0.26	2.15	4.33
Brasilien	2.48	4.17	5.99	0.34
Vereinigte Staaten	2.31	0.38	0.72	0.72
Portugiesische Colonie	0.79	1.10	1.65	0.73
Andere Länder	0.71	0.86	?	?

[1]) Lopez di Limas, Ensaios sobre a statistica dai possessoes portuguezas na Africa occidental e oriental, Lissabon 1844; Oberländer, Westafrika vom Senegal bis Benguela. Leipzig 1874.

Die Capverdischen Inseln haben für den Welthandel keine Bedeutung, der auch bis in die jüngste Zeit durch manche hohe Einfuhrzölle erschwert wurde. So wurde für eine Tonne Kohlen 100 Reis erhoben und hiefür 6000 Mill. Reis eingenommen. St. Thomas exportirt Kaffe, Cacao und Palmöl; die Kaffepflanzungen daselbst werden als grossartige geschildert und bilden die wichtigste Einnahmsquelle der Bewohner; im Jahre 1868 belief sich die Ausfuhr auf $1._2$ Mill. Kilogr. von dem ersten und auf 47.110 von dem zweiten Artikel. Seitdem haben die Bevölkerung und Anbau zugenommen, die Ausfuhr sich gesteigert. Zuverlässige Daten liegen nicht vor. Principe scheint im Rückgange begriffen. Weit wichtiger ist Angola mit einem Umfange von 809.400 Quadrat-Kilom. und eine Bevölkerung von vielleicht 2 Mill. Seelen. Diese Colonie könnte bei kräftigerer Fürsorge der Regierung, oder im Besitze eines Staates dessen Angehörige sich an dem Verkehre bethätigen eine nicht unbedeutende Stellung im Handel erlangen, da das Land für den Anbau von Specialartikel vortrefflich geeignet ist. Zugenommen hat nur der Anbau von Baumwolle; auch werden kleinere Mengen von Kaffe und Palmenöl exportirt. Der wichtigste Handelsort ist St. Paul de Loanda, einst die Metropole des westafrikanischen Sklavenhandels. Durch die Beschränkung desselben hat die Stadt Einbusse erlitten und erst seit anderthalb Jahrzehnten ist eine Besserung ihrer commerziellen Verhältnisse eingetreten, nachdem der Handel von Cuanza sich entwickelt hat. Der hübsche Hafen versandet immer mehr und die Schiffe müssen ziemlich entfernt Anker werfen. Noch vor einem Menschenalter bestand zwischen Loanda und Europa keine regelmässige Schiffsverbindung; die Ausgaben für die Colonie überstiegen die Einnahmen. Seit einigen Jahren ist Loanda durch zwei Dampferlinien mit Liverpool und Lissabon verbunden, auch der Cuanza wird mit Dampfern befahren. Die grösseren Handelshäuser in Loanda sind Nichtportugiesen. Die wichtigsten Exportartikel sind: Kaffe, Kautschuk, Copalgummi, Wachs, Palmöl, Elfenbein, Orseille, die Rinde des Baobab (Affenbrodbaum). Der Handel am Cuanza ist Tauschhandel. Eingeführt werden: Baumwollzeuge, Gewehre, Pulver, Rum, Glasperlen.[1]) Die „africanische

[1]) O. Lenz, Skizzen aus Westafrika. Berlin 1878, S. 325 f.; Lux, Von Loanda nach Kimbundu. Wien 1880, S. 1—21. Das zweibändige Werk von Monteiro Angola and the River Congo war mir nicht zugänglich.

Handelsvereenigung" in Rotterdam besitzt hier und in Ambriz, welches den Handel mit São Salvador, Bembe und Encoge vermittelt, grosse Faktoreien.

Die wichtigsten Häfen Mozambiques sind nebst der Hauptstadt gleichen Namens Lourenço-Marques, Quilimane und Inhambana. Ein Schiedsspruch Mac-Mahons sprach die Bucht Lourenço-Marques, auf welche England zum Theil Anspruch erhob, Portugal zu. Ein im Jahre 1880 abgeschlossener Vertrag mit England regelte die Herstellung einer Bahnverbindung von der Bai nach dem Transvaal; England ist berechtigt Lagerräume für zollfreie Güter in Lourenço Marques zu errichten; englische Schiffe zahlen dieselben Abgaben wie die portugiesischen.[1]) Die Hauptprodukte des Landes sind Erdnüsse, Elfenbein, Ebenholz, Oelsamenkörner, Kautschuk, Kaurimuscheln, Reiss, Mais und Bohnen. In neuester Zeit sind Versuche zur Einbürgerung der Opiumcultur gemacht worden und man hofft dem indischen Produkte Concurrenz machen zu können.[2]) Der Handel aus Lourenço Marques (Della Goa Bai) hat in den letzten Jahren eine Abnahme erfahren. Zumeist ist dieser Rückgang durch das Verbot der Einfuhr von Pulver und Waffen zu erklären, wodurch auch der ansehnliche Export von Häuten, Fellen und Elephantenzähnen beschränkt wurde. Der Zulukrieg brachte eine Störung des Verkehrs hervor, indem kein Händler Risiko laufen wollte, die Waaren landeinwärts zu versenden. Der Handel beschränkt sich nicht auf das Gebiet des Distriktes allein, sondern über die Ufer des Limpopo hinaus und nordwestlich zu Sekokunis und Matabellesland. Die Ausfuhr besteht aus: Oelnüssen, Orseille, Mais, Häuten, Fellen, Wachs, Elfenbein. Der Ausfuhrzoll beträgt zwischen 1—6 Perc. ad valorem. Der Distrikt ist sehr reich an Gummibäumen, allein die Gewinnung von Kautschuk kann wegen Mangel der Arbeitskraft

[1]) Der Handelsverkehr des Hafens Mozambique betrug in Mill. Reis:

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
1870/71	364.$_4$	627.$_9$	1873/74	510.$_1$	357.$_9$
1871/72	509.$_3$	348.$_2$	1879/80	993.$_9$	766.$_3$
1872/73	520.$_3$	398.$_5$	1880/81	878.$_4$	554.$_4$

In diese Beträge der Jahre 1870—1874 sind die Münzsorten und die zollfreien Gegenstände nicht inbegriffen mit einem Werthe von rund 200 Mill. Reis per Jahr.

[2]) Oesterreichische Monatsschrift für den Orient. 1879. S. 104.

nicht intensiv betrieben werden. Der Import beschränkt sich auf baumwollene, bunte Gewebe, wollene Decken, Rum und Sprit. Der Handel liegt auch hier zumeist in den Händen von Nichtportugiesen. Durch den Bau der Bahn an die Grenze von Transvaal wird der Handel von und nach dem Innern Afrikas eine Ausdehnung erfahren.

Die Colonien Portugals in Ostindien umfassen gegenwärtig 673 Quadrat-Kilometer (372.788 Einwohner). In früherer Zeit wurde die Ostküste Afrikas von Diu und Damao mit Textilfabrikaten versorgt. Gegenwärtig werden Früchte, Salz, Salpeter, Pfeffer, Zimmt, Gewürze und Gummi exportirt. Der Handel liegt fast ausschliesslich in den Händen der Engländer. Am 26. December 1878 wurde zwischen Portugal und England hinsichtlich der indischen Besitzungen ein Handels- und Zolleinigungsvertrag abgeschlossen. Vornehmlich die Beseitigung des Schmuggels mit Salz, der von Goa aus zum Nachtheile der britisch-indischen Finanzen betrieben wurde, gab den Anstoss zu dieser Abmachung. Für die Verzichtleistung auf die freie Salzerzeugung erhielt Portugal 40.000 Pf. Sterling.

VIERZEHNTES CAPITEL.

Der skandinavische Norden.

1. Der nordamerikanische Unabhängigkeitskampf, für England und Holland vorübergehend ungemein nachtheilig, brachte dem skandinavischen Norden zeitweilig grosse Vortheile. In dem letzten Viertel des 18. und im Anfange des 19. Jahrhunderts gelang es Schweden, manche günstige Conjunctur auszubeuten und besonders den Verkehr mit Grossbritannien und Nordamerika zu steigern.[1]) Schweden riss einen grossen Theil des Frachthandels an sich und seine Schiffe erschienen auch in Ostasien, um mit Thee die europäischen Länder zu versorgen. Auch die heimischen Producte, Holz und Eisen, Pech und Theer, fanden beträchtlichen Absatz; die Einfuhr von Fabrikaten und Colonialproducten zumeist durch englische und schwedische Vermittlung, steigerte sich. Die Continentalsperre brachte dem Lande einige Vortheile, da beträchtliche Mengen englischer Waaren ihren Weg nach dem Continente über Gothenburg nahmen, wo sich zur Vermittlung dieses Verkehres auch englische Kaufleute niederliessen. Die Abtretung Finnlands an Russland war ein schwerer Verlust, der durch die in dem Friedenstractate eingeräumten commerciellen Begünstigungen nicht ausgeglichen wurde. Die Erwerbung Norwegens bot auch keinen Ersatz für die verlorene Provinz.

Nach dem Frieden im Jahre 1815 steigerte sich wohl der Absatz der schwedischen Erzeugnisse, obgleich die Zollpolitik

[1]) Literatur: Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse am Anfang unseres Jahrhunderts enthält Büsching's bekanntes Werk, neu bearbeitet von F. Rühs Neuburg 1807 einige Angaben: Das gute Buch von Forsell, Statistik öfver Sverige, Stockholm 1836 (später neue Auflagen) ist auch in deutscher Uebersetzung von Freese erschienen; Das Werk von Agardh und Ljungberg: Försök till en statsekonomick Statistik öfver Sverige 1852 fg. gehört zu den besten Arbeiten; eine übersichtliche Darstellung bietet in grösstentheils wörtlicher Uebersetzung der Ljungberg'schen Arbeit Lilliehöök: La suede, sou developpement moral, industriel et commercial, Paris 1867. Vgl. auch Jonas, Schweden, seine Entwicklung in volkswirthschaftlicher Hinsicht. Das reichhaltigste Material für Handel und Verkehr im preussischen, jetzt deutschen Handelsarchiv. Auch die Mittheilungen der k. k. Consulatsbehörden enthalten für die letzten Jahre brauchbare Angaben.

der europäischen Staaten denselben vielfach erschwerte. In England wurde die Einfuhr des schwedischen Holzes mit einem hohen Zolle belegt, in Frankreich das schwedische Eisen; für letzteren Artikel bot der Handel mit den Vereinigten Staaten einigermassen Ersatz. In dem überseeischen Verkehre erlangten Engländer und Holländer wieder ihre alte hervorragende Stellung, zu denen sich nunmehr auch die Nordamerikaner gesellten, und drängten Schweden zurück. Auch die schwedische Zollpolitik erwies sich dem Lande nicht vortheilhaft. Die Einfuhr ausländischer Fabrikate wurde verboten oder mit hohen Zöllen belegt; die heimischen Gewerbe durch Prämien und Geldunterstützungen begünstigt. Einige Industrien bürgerten sich allerdings im Lande ein und englisches Capital floss namentlich den Bergwerksunternehmungen zu; Vortheile, die jedoch die Einbusse in Bezug auf den verminderten Handel nicht aufwogen.

Die Regierung Karl XIV. Johann (1818—1844) erwarb sich durch ihre Bemühungen, den materiellen Wohlstand zu heben, grosse Verdienste. Die Anlegung von Strassen und Canälen förderte den Verkehr im Lande. Das Münzwesen wurde 1830 geordnet. In gleicher Richtung bewegte sich die Gesetzgebung unter Oscar I.; besonders seit dem Beginne der fünfziger Jahre wurden einige Massnahmen ergriffen, welche dem Handel zugute kamen. Die Beseitigung des Zunftzwanges und der Prohibition, die Aufhebung der Differentialtarife und der Ausfuhrzölle bekundeten deutlich das Streben, in handelspolitischer Beziehung reformatorisch vorzugehen, und auch die Einfuhrzölle erfuhren eine durchgreifende Herabminderung. Durch Zulassung fremder Schiffe zum Küstenhandel wurde der eigenen Schifffahrt die Betheiligung an der Kabotage zwischen fremden Häfen ermöglicht; mit Dänemark wurde eine Uebereinkunft wegen Begünstigung der beiderseitigen Schifffahrt in den Colonien und auswärtigen Besitzungen getroffen und durch Abschluss von Handelsverträgen manche gelockerte Handelsbeziehung erneuert und befestigt.

Durch das Gesetz vom 18. Juni 1864 wurde die Gewerbefreiheit eingeführt und ein Jahr darauf, am 12. Februar 1865, der Handelsvertrag mit Frankreich abgeschlossen und damit beinahe zwei Jahre dauernde Verhandlungen zum Abschlusse gebracht. In Schwedens und Norwegens Interesse lag es, nicht nur für die Landeserzeugnisse sich den Markt Frankreichs zu sichern,

sondern namentlich um Beseitigung oder Herabminderung der Tonnengelder, wodurch die Schifffahrt beeinträchtigt wurde. Die direkte Schifffahrt zwischen Frankreichs und Schweden hatte sich im Laufe eines Menschenalters (1831—1862) verdreifacht, allein der Antheil Schwedens war beträchtlich gesunken.[1]) Ein Jahrzehnt lang überwog auch in der That eine freiere Richtung. Seit einigen Jahren machte sich jedoch eine gegen die freisinnige Handels- und Fabriksgesetzgebung gerichtete Strömung bemerkbar. So wurde am 20. Juni 1879 eine Verordnung erlassen, welche bezüglich der Ausländer beschränkende Bestimmungen enthält. Ausländer dürfen als Gehilfen beim Hausirhandel nur nach Genehmigung der Behörde zugelassen werden, welche bisher hiezu nicht erforderlich war. Ausländern ist es zwar gestattet in schwedischen Schiffen zu rheden, doch darf der Antheil derselben ein Drittel des betreffenden Schiffes nicht übersteigen; Hauptrheder eines schwedischen Schiffes darf kein Ausländer sein. Von der besonderen Erlaubniss des Königs hängt es ab, ob Ausländer ein Handels- und Fabriksgewerbe, oder ein Handwerk treiben dürfen. Auch gewinnt der Kampf zwischen Schutzzöllern und Freihändlern an Heftigkeit und die Forderung nach einer Enquête der wirthschaftlichen Verhältnisse des Reiches wurde im Reichstage mit Entschiedenheit erhoben. Im Jahre 1880 wurde auch der Antrag auf Erhöhung einiger Zollsätze bei der Einfuhr gestellt und namentlich Schutz für landwirthschaftliche Artikel verlangt. Der Antrag auf Anbahnung eines Zollvereins mit Norwegen wurde abgelehnt. Der Zolltarif vom 3. December 1880 trägt den Forderungen insofern Rechnung, als bei der Einfuhr von Weizenmehl, Grütze und Graupen aller Art, Bohnen eine Registrirungsabgabe von 1 Oere per Kilo erhoben und Brod mit einem Zollsatze von 10 Oere per Kilo belegt wird. Ueberdies wurden auch Erhöhungen für Seidenwaaren und Wein vorgenommen.

Der skandinavische nationalökonomische Congress, welcher im Jahre 1866 in Stockholm zusammentrat, fasste unter dem

[1]) Im Jahre 1830 wurde von Schweden nach Frankreich 13.921 neue Lasten nach Frankreich geschickt, wovon 11.356 auf schwedischen Fahrzeugen; im Jahre 1862 44.025 neue Lasten jedoch blos 5865 auf schwedischen Schiffen, 1865 betrug die Tonnenlast der nach Frankreich bestimmten Ladungen 64.874, wovon 13% (8580 L.) auf schwedischen Fahrzeugen.

Vorsitze des Prinzen Oscar eine Reihe von Beschlüssen, und zwar in handelspolitischer Beziehung wesentlich auf dem Princip des absoluten Freihandels fussend. Man verlangte, dass die Ein- und Ausfuhr der zu den Lebensbedürfnissen gehörigen Erzeugnisse frei sei, Zölle nur als eine finanzielle Einnahmsquelle betrachtet werden sollen und auf möglichst wenige Artikel gelegt werde; jede zum Schutze eines Industriezweiges erhobene Abgabe sei irrational und daher abzuschaffen; ferner Reorganisation der Münz- und Gewichtsordnungen in den drei skandinavischen Reichen und Einführung des französischen Francs- und Metersystems.

2. Bedeutend sind die Fortschritte der Landwirthschaft in Folge vieler Ameliorationen, Bewässerungen, durch Gründung zahlreicher Ackerbauschulen. Schweden, welches früher der Zufuhr bedurfte, erzeugt seit dem zweiten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts die für den heimischen Bedarf erforderlichen Mengen und gehört seit 1840 zu den Getreide ausführenden Ländern.[1]) Die ins Ausland geschickten Mengen sind im Verhältnisse zur geringen Ausdehnung des Landes nicht unbeträchtlich. Die jährliche Production wurde in den sechziger Jahren auf 27.$_{478}$ Mill. Hektoliter Getreide geschätzt, 1880 belief sich der Bodenertrag auf 35.$_{9}$ Mill. Zumeist findet Hafer auf dem englischen Markte Absatz. Am verbreitetsten ist der Anbau von Gerste, die selbst in den nördlichen Gebieten an geschützten Stellen gedeiht. Der Anbau der Kartoffel hat in den letzten Jahrzehnten grosse Verbreitung gewonnen, und die Bevölkerung ist nicht wie früher auf das Nothbrot von Fichtenrinde angewiesen. Die Viehzucht ist neueren Datums. Speck, Fleisch und Talg werden wohl eingeführt, aber seit dem Beginn der sechziger Jahre lebendes Vieh und Pferde besonders nach England ausgeführt.[2]) Seit 1861 werden

[1]) Schweden war am Anfange unseres Jahrhunderts genöthigt, alljährlich mehrere tausend Tonnen Getreide einzuführen; 1830—1840 wurde ein jährlicher Ueberschuss von 60.000 Tonnen exportirt; 1835—1839 überwog der Import mit jährlichen 100.000 Tonnen; 1840—1844 betrug der Ueberschuss des Exportes 116.000, 1845—1849 377.000, 1850—1854 208.000 Tonnen, 1855 1.$_{7}$ Mill. Tonnen.

[2]) Noch in den Jahren 1856—1860 überstieg die Einfuhr von Vieh mit 13.879 Stück die Ausfuhr; seitdem überwiegt letztere und zwar:

	mit Stück		mit Stück
1861—1865	31.400	1871—1875	255.000
1866—1870	158.400	1876—1879	220.513

Deutsches Handelsarchiv 1880, II, 430.

auch steigende Mengen von Butter ausgeführt. Einen wichtigen Exportartikel liefert der Holzreichthum des Landes. $12._{835}$ Mill. Hektaren Landes sind mit Wald bedeckt. Auch einige Gewerbe des Landes beruhen auf der Waldwirthschaft, als: Kohlenbrennerei, Theerbereitung, Schiffbau und Häuserbau. — Der ehemals wichtige Häringsfang, der noch im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts einen einträglichen Handelsartikel bildete, hat fast gänzlich aufgehört. Die Küstenbewohner des Kategats und Skagerraks beschäftigten sich seitdem mit dem Fange von Dorschen, Schellfischen, Makrelen, Hummern, Krebsen und Austern; Flüsse und Landseen liefern Lachse. Doch werden grosse Mengen von Fischen aus Norwegen importirt. — Einer der wichtigsten Erwerbszweige ist der Bergbau. Die Gesetzgebung war bemüht, eine Reihe von Beschränkungen, welche auf die Ausbeute hemmend einwirkten hinweg zu räumen. Eisen ist fast in dem ganzen Lande verbreitet. Die 1833 gegründete Hypothekenkasse für Eisenwerksbesitzer, eine Leihanstalt, hat sich förderlich erwiesen.

Die Production der Eisen- und Metallwaarenindustrie ist im Steigen; 1833—1856 hat sich die Gewinnung des Stabeisens um 86 Perc. vergrössert. Im Jahre 1861 wurden producirt: $3._{885}$ Mill. Ctr. Roheisen, $3._{408}$ Mill. Ctr. Stangeneisen, 503.000 Ctr. Eisenwaaren und Stahl. Das trefflichste Eisen lieferten bekanntlich die Gruben Danemoras im Län Upsala; 1876 wurde aus 731 Gruben $18._{3}$ Mill. Ctr. Eisenerz gefördert; das in 206 Hochöfen geförderte Roheisen betrug $8._{109}$ Mill. Ctr. und 182.000 Ctr. Gussgüter ferner wurden in 64 Giessereien 416.000 Ctr. Gusseisen geliefert. Der Norden Schwedens, besonders die Provinz Norbotten, birgt Reichthümer von Eisenerzen, wie sie in ihrer Ausdehnung kaum grösser gedacht werden können. Die Nutzbarmachung konnte bisher aus Mangel an Communicationsmitteln nicht stattfinden. Durch den Bau einer Eisenbahn beabsichtigt man, den nördlichsten Theil des bottnischen Meerbusens mit dem atlantischen Ocean zu verbinden, um die Erze bis an die norwegische Westküste zu schaffen, um daselbst mit englischen Kohlen geschmolzen und als Eisen verschickt zu werden. Die Stabeisenproduction betrug $4._{997}$ Mill. Ctr. Die Erzeugung von Stahl, Platten, Nägeln, Werkzeugen u. s. w. $1._{495}$ Mill. Ctr. Die schwedische Eisen- und Stahlfabrikation, seit jeher berühmt, hat durch die Einführung des Bessemerverfahrens sich auf eine

bedeutende Höhe gehoben. Die Silbererzeugung, im 16. Jahrhundert bedeutend, ist gegenwärtig ganz belanglos. Im Jahre 1865 wurden 1820 Pfd., 1875 1877 Pfd. gewonnen. Die Kupferproduction hat zugenommen; 1833 wurden 5519 Ctr. Kupfer erzeugt, 1876 21.200 Ctr. Gerkupfer und in 10 Kupferhämmern und Walzwerken 6700 Ctr. Die Zahl der mechanischen Giessereien betrug 1873 87, 1877 220; der Fabrikationswerth stieg im selben Zeitraume von $19._5$ auf $25._6$ Mill. Kronen, die Zahl der beschäftigten Arbeiter von 8770 auf 10.320. Schwedisches Hufnageleisen geht in erheblichen Mengen nicht blos in die benachbarten Länder, sondern bis nach Amerika und Australien. Indess befindet sich, obgleich die Erze in unerschöpflicher Menge vorhanden sind, der Eisenbergbau noch immer auf einer niedrigen Stufe. Die Ursache liegt zum Theil darin, weil die Eisenindustrie viel zu wünschen übrig lässt. Im Jahre 1877 betrug der Einfuhrwerth aller Eisen- und Metallwaaren, Maschinen, Geräthschaften, Fahrzeuge und Wagen $21._5$ Mill. Kronen, und nicht blos aus England und Deutschland wurden diese Gegenstände importirt, sondern aus einem Nachbarlande ohne Bergbau, Dänemark.[1])

Der Handel Schwedens betrug in Mill. Riksdaler.

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
1840	$27._{46}$	$30._{65}$	1855	$84._{84}$	$95._{85}$
1845	$31._{87}$	$36._{40}$	1860	$82._{47}$	$86._{49}$
1850	$35._{98}$	$30._{76}$	1865	$105._{86}$	$108._{08}$

Seit 1868 ohne Silber und Gold in Mill. Kronen.

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
1868	$134._{412}$	$118._{163}$	1875	$260._{519}$	$203._{764}$
1869	$132._{466}$	$123._{214}$	1876	$283._{059}$	$222._{743}$
1870	$139._{957}$	$151._{506}$	1877	$300._{003}$	$215._{193}$
1871	$163._{317}$	$158._{946}$	1878	$239._{513}$	$184._{320}$
1872	$206._{651}$	$199._{721}$	1879	$226._{442}$	$186._{164}$
1873	$260._{607}$	$218._{826}$	1880	$282._{788}$	$236._{643}$
1874	$297._{271}$	$225._{022}$			

[1]) Die Werthschätzungen der schwedischen Fabriksindustrie bieten wohl keine sichere Grundlage für die Beurtheilung, lassen indess die Fortschritte erkennen, die in den letzten Jahrzehnten gemacht worden sind. Es betrug:

	Anzahl der Fabriken	Werth der Fabrikate Mill. Kronen
1836	1857	$13._{175}$
1840	2176	$21._{200}$

Unter den Ländern, mit denen Schweden einen regen Verkehr unterhält, steht Grossbritannien obenan; hierauf folgt Deutschland, zumeist mit Lübeck, Hamburg und Bremen. In dritter Linie steht das Nachbarland Dänemark. Der Handel mit Frankreich war bis zum Jahre 1854 fast stationär, hat aber seitdem einen grossen Aufschwung genommen.

3. Norwegen ist mit Schweden blos durch eine Personalunion verbunden, keine gemeinsame Zolllinie umschliesst die beiden Länder. [1]) Die letzten Jahre vor der im Jahre 1814 eingetretenen Staatsveränderung waren dem Handel ungünstig gewesen, da der Anschluss Dänemarks an Frankreich auf den ungemein wichtigen Verkehr mit England nachtheilig wirkte. In den Jahren 1808—1809 waren die norwegischen Häfen geschlossen, indem englische Kreuzer jede Verbindung hinderten. Das Licenzsystem, wodurch norwegischen Schiffen die Freiheit ertheilt wurde, Holzladungen nach England zu führen, erwies sich dem Lande nachtheilig, da England die Forderung stellte, dass eine gewisse Qualität englischer Waaren als Rückfracht genommen werden sollte. Das Geldwesen war zerrüttet. Erst seit 1814 traten bessere Verhältnisse ein, allein es dauerte längere Zeit, ehe sich das Land vollständig erholte. Die englische Zollpolitik lähmte den wichtigen Holzhandel durch Begünstigung der Einfuhr canadischen Holzes, und es fehlte an einem Absatzgebiete für diesen Artikel, bis es gelang in Frankreich steigende Abnahme zu finden. Durch Verordnung vom 14. Juni 1815 wurden die Handelsverhältnisse zwischen Schweden und Norwegen geregelt. Die Zölle von in-

	Anzahl der Fabriken	Werth der Fabrikate Mill. Kronen
1850	2513	$37._{092}$
1860	2509	$69._{109}$
1870	2183	$92._{281}$
1875	2719	$172._{728}$
1878	2828	$145._{211}$
1879	2806	$134._{211}$

Von dem Fabrikationswerthe des Jahres 1879 entfallen 20 Perc. auf Stockholm, 20 Perc. auf Gothenburg und Umgebung, 17 Perc. auf die Provinz Oestergothland. Die nördlichen Provinzen Westerbotten und Norrbotten weisen die kleinste Anzahl Fabriken auf. Mittheilungen der k. k. Consulatsbehörden, IX. Jahrgang S. 164.

[1]) Literatur, Blom: Das Königreich Norwegen statistisch beschrieben, Leipzig 1843. Broch: Le royaume de Norvège et le peuple norvégien Christiana 1876.

ländischen Lebensmitteln wurden gegenseitig aufgehoben, sofern die Einfuhr landwärts stattfindet und für die seewärts importirten Waaren der halbe Zollsatz festgesetzt. Das Gesetz vom 4. August 1827, dehnte diesen Grundsatz auf die meisten schwedischen und norwegischen Produkte aus. Mit den meisten handeltreibenden Nationen Europas und Amerikas wurden Verträge abgeschlossen, welche wenigstens der Schifffahrt zu Gute kamen durch die Vereinbarung, dass die Schiffe des einen Staates in den Häfen des anderen bezüglich Schiffsabgaben als inländische betrachtet werden sollen. Die Zollgesetzgebung erfuhr erst seit dem Beginne der fünfziger Jahre eine durchgreifende Veränderung. Die fast verbotähnlichen Einfuhrzölle der fünfziger Jahre wurden herabgesetzt und manche Erzeugnisse, wie z. B. Glaswaaren, waren noch ein Jahrzehnt später mit hohen Zöllen belegt. Der französische Handelsvertrag vom Jahre 1865 brachte eine bedeutende Herabminderung der Zölle und in den nächsten Jahren trat für manche Artikel eine Herabsetzung ein. Der Zolltarif vom Jahre 1872/3 enthält im Wesentlichen nur eine Codification dieser im Laufe der Zeit vorgenommenen Aenderungen. Obgleich seitdem im Lande Stimmen laut wurden, dass der staatliche Schutz der Industrie zu frühzeitig entzogen worden war, und die Vertreter dieser Ansicht ähnlich wie in anderen Ländern die Verschlechterung der wirthschaftlichen Verhältnisse im vorigen Jahrzehnt durch die Zollpolitik erklärten, hat die Regierung der Schutzzöllnerischen Richtung wenige Concessionen gemacht.

Durch eine Verordnung vom 12. Juni 1876 trat ein neuer Zolltarif für Norwegen in Kraft. Abgesehen von einer Erhöhung der Branntweinsteuer erhielt derselbe jedoch nur wenige Veränderungen. Dieselben wurden lediglich deshalb vorgenommen, um der Umrechnung von Schillingen in Oere, nach welchen vom 1. Jänner 1877 gerechnet werden muss, Rechnung zu tragen. Seitdem sind wohl einige, jedoch nicht wesentliche Aenderungen vorgenommen worden.[1]) Dieselben betrafen zumeist Erhöhungen bei Branntwein, Kaffee, Zucker, Tabak, Gewürze, Fische, Fleisch u. s. w. Bei den Industrieartikeln wurden erhöht die Zölle für Glas und Glaswaaren. Auch die seitdem in den

[1]) Preussisches Handelsarchiv 1869, 1871 II, S. 714; 1873 I, S. 1, II, S. 238; 1874 S. 106; 1875 II, S. 242; 1876 II, S. 123; 1877 I, S. 598; 1878 I, S. 557, II, S. 73.

Jahren 1879 und 1880 vorgenommenen Aenderungen enthalten Erhöhungen für einige industrielle Erzeugnisse.

Die norwegische Industrie, namentlich die Grossindustrie, hat in den letzten 3—4 Jahrzehnten und besonders seit dem Ende der sechziger Jahre beträchtlich zugenommen. Die wichtigeren Industriezweige bei der Trennung des Landes von Dänemark waren: Erzeugung von Ziegeln, Bier und Branntwein, die Herstellung von Holzwaaren und der Schiffbau. Seitdem haben sich einige Industriezweige neu eingebürgert, die alten bedeutsam entwickelt. Die keramischen Erzeugnisse und die Glasproduction besitzen gegenwärtig einen Erzeugungswerth von 2 Mill. Kronen, wobei die Production der 190 Ziegelbrennereien, welche beträchtliche Quantitäten nach Schweden und nach den russischen Ostseehäfen exportiren, und überdies auch den inländischen Consum vollständig decken, eingerechnet sind. Die Fabrikation von Fayence ist seit einigen Jahren belangreich und die Erzeugnisse zu Egersund halten gegenwärtig die Concurrenz mit dem ausländischen Geschirr erster Qualität aus. Was die Glasfabrikation anbelangt, so werden vornehmlich Flaschen erzeugt, von denen im Jahre 1870 über 2 Mill. Stück exportirt worden sind, wovon etwa $1._7$ Mill. nach Hamburg allein. Die Concurrenten Norwegens auf den heimischen Märkten in diesen Artikeln sind in erster Linie das Nachbarland Schweden, sodann England, während der Import aus Deutschland ganz unbedeutend ist.

Die Bierproduction hat sich durch Zunahme des inneren Consums und zwar von 12 Liter per Kopf im Durchschnitte der Jahre 1857—1870 auf 17 Liter im Durchschnitte der Jahre 1874—1879 gehoben. Das grösste Quantum liefert das Inland, da aus dem Auslande von den für den inneren Consum erforderlichen 32 Mill. Liter blos 80.000 bezogen werden. Der Export ist ein bedeutender und zwar zunächst nach Südamerika, und hat seit dem Jahre 1870 in ganz ausserordentlicher Weise zugenommen. In dem erwähnten Jahre betrug das exportirte Quantum nicht 300.000 Liter jährlich, während im Jahre 1876 $2._1$ Mill., 1877 $2._2$ Mill., 1878 $2._7$ Mill. Liter ausgeführt worden sind. Im Jahre 1879 ist ein Rückgang auf $1._6$ Mill., 1880 auf $1._3$ Mill. Liter eingetreten, welcher sich durch die Insolvenz einiger Provinzialbrauereien, demnach durch eine eingeschränktere Production erklärt. Die grössten Quantitäten Bier werden

erzeugt in Christiania und der Umgebung. Einen nicht unbeträchtlichen Einfluss auf die Zunahme der Production hat zweifellos die im Jahre 1871 eingeführte höhere Malzsteuer nebst Exportvergütung. Die Branntweinbrennereien arbeiten ebenfalls viel für die Ausfuhr, da der Consum von inländischem und importirtem Sprit sich in Norwegen verringert hat. Auch bei diesem Artikel wird bei der Ausfuhr des inländischen Fabrikates die Steuer rückvergütet. Doch überwiegt in der Regel der Import, indem im Lande für den heimischen Consum blos 6—7 Mill. Liter producirt werden und überdies noch eine Einfuhr von 3—4 Mill. Liter erforderlich ist. — Die grössten Sägemühlen befinden sich in den südlichen Theilen des Landes und zwar liegen die bedeutendsten und zahlreichsten auf beiden Seiten des Christianiafjordes. Der Durchschnittswerth der ganzen Säge- und Hobelindustrie des Landes bezifferte sich in den Jahren 1877—1879 auf 36—40 Mill. Kronen. Die Ausfuhr hat sich in den letzten Jahren von $10._2$ Mill. Zollctr. auf 7 Mill. verringert; dem Werthe nach ist der Abfall ein noch grösserer, nämlich von $31._7$ Mill. auf 18 Mill. Kronen. Zum Theil ist die Aenderung des Zolltarifes in Deutschland und der Ablauf des skandinavisch-französischen Handelsvertrages vom Jahre 1865 auf das Sinken der Preise nicht ohne Einfluss geblieben. Ein Industriezweig, der für Norwegen seit zwei Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen hat, ist die Erzeugung von Holzmasse, Pappe und Papier. Holzmasse (Papier) wurde im Jahre 1880 26 Mill. Kilogr. im Gesammtwerthe von $2._1$ Mill. Kronen exportirt. Der grösste Theil ging nach England und nach Hamburg. Im Vergleiche mit dem Jahre 1870 hat sich der Ausfuhrwerth ausserordentlich gesteigert.[1])

Die Bruttoeinnahme der norwegischen Handelsmarine belief sich in den sechziger Jahren auf mehr als 50 Mill., später bis 1875/76 auf mehr als 100 Mill. Kronen jährlich. Der Bau von Segelschiffen ist in Norwegen zurückgegangen und man

[1]) Der Export an Holzmasse betrug in Mill.

	Menge Kilogr.	Werth Kronen
1870	$0._{553}$	$0._{08}$
1875	$8._{549}$	$0._{68}$
1880	$2._{600}$	$2._1$

beschränkte sich in den letzten Jahren lediglich auf die Deckung des Abganges, indem im Durchschnitte jährlich beiläufig 45.000 Tonnen erzeugt worden sind. Ausser den grösseren Schiffen wird noch eine nicht unbeträchtliche Anzahl kleinerer Fahrzeuge fabricirt, die zur Küstenschifffahrt bestimmt sind. Der Tonnengehalt der seit 1876 eingeführten Dampfer ist bedeutend gestiegen.[1])

Die grösseren Maschinenbaufabriken befinden sich in Christiania, Christiansund, Laxewaag bei Bergen, in Bergen selbst und in Trondhjem. Es werden alle Gattungen von Maschinen erzeugt und der Export geht nicht blos in die Nachbarländer Dänemark und Schweden, sondern auch zum Theil nach Holland, Belgien und Russland. Einige dieser Fabriken sind in dem grössten Massstabe angelegt und liefern alljährlich einen Erzeugungswerth von nahezu 1 Mill. Kronen. Auf Grundlage der statistischen Angaben vom Jahre 1875 befinden sich im Lande bei 200 Schiffswerften mit etwa 6000 Arbeitern und 80 industrielle Anlagen für Maschinenbau mit nahezu 5000 Arbeitern. Doch werden auch, abgesehen von dem rollenden Eisenbahnmaterial und den Locomobilen landwirthschaftliche Maschinen importirt, im Jahre 1879 im Werthe von $1._{34}$ Millionen. Der Werth der im Jahre 1879 eingeführten Metalle aller Gattungen mit Ausschluss der Maschinen belief sich auf $5._{3}$ Mill. Kronen, wovon $4._{7}$ Mill. auf Eisenwaaren, der Rest auf Kupferwaaren entfällt. Zumeist betheiligte sich an diesem Import England mit fast 3 Mill. Kronen, die skandinavischen Länder mit 1 Mill., Deutschland mit $0._{65}$ Mill. — In neuester Zeit hat auch die Fabrikation von Clavieren und Flügeln aller Art zugenommen, begünstigt durch den Zollschutz. — Die Gärbereien des Landes sind zurückgegangen, was dem beträchtlich herabgesetzten Zolle zugeschrieben wird. Im Jahre 1870 belief sich der Import von unbereiteten und rohen Fellen auf $1\cdot_{5}$ Mill. Kilogr. und ist seit dieser Zeit im Durchschnitte auf beiläufig 700.000—800.000, im Jahre 1879 auf 650.000 Kilogr. herabgesunken; dagegen hat sich

[1]) Es wurden erbaut: im Jahre

1876	7	Dampfer	mit	975	Registertonnen
1877	4	„	„	991	„
1878	7	„	„	2619	„
1879	9	„	„	2317	„

die Einfuhr von gegerbtem Leder verdoppelt, obgleich der Grossbetrieb der heimischen Fabriken zugenommen hat, und die Lederindustriellen verlangen in ähnlicher Weise, wie in den anderen Ländern die Einführung eines höheren Schutzzolles. — Was die Textilindustrie anbelangt, so werden vornehmlich Baumwolle, Wolle, Flachs- und Hanf verarbeitet und in einzelnen Zweigen recht anerkennenswerthe Fabrikate geliefert. Der Gesammtwerth der Textilindustrie soll mit Ausschluss der Seilereien $8._5$—9 Mill. Kronen betragen, wovon beiläufig $2._3$ Mill. exportirt werden und zwar nach Schweden und Dänemark. Die im Lande erzeugten Baumwollen- und Leinenzeuge, sowie die Wollwaaren gehören den gröberen Sorten an und werden zu ordinären Kleidungsstücken verwendet. Textilfabrikate wurden im Jahre 1879 im Werthe von beiläufig 19 Mill. Kronen eingeführt und zwar: Garne für 3 Mill., Fabrikate aus Spinnstoffen $15._8$ Mill. und Seilerwaaren $0._3$ Mill. Von den Fabrikaten kommen beiläufig $^2/_5$ aus Deutschland, zumeist über Hamburg. Ausserdem befinden sich noch im Lande 32 grosse Seilereien, welche nahezu bei 800 Arbeiter beschäftigen, und die jährliche Production beläuft sich auf rund 45.000 Ctr. Tauwerk im Werthe von etwa 2 Mill. Kronen. Die Thranproduction ist eine bedeutende. Der Export von Dorschleberthran hat namentlich in den letzten vier Jahren zugenommen und betrug im Jahre 1879 dem Werthe nach 560.000 Kronen, während der zurückgegangene Export von braunem Thran sich auf $1._7$ Mill. bezifferte. An nicht gereinigtem Dorschleberthran kamen Mengen im Werthe von beiläufig $^3/_4$ Mill. zur Ausfuhr, ausserdem 120.000 Ctr. Fischguano im Werthe von 1 Mill. Kronen, zumeist nach Hamburg.[1]) Unter den anderen Fabriken sind zu nennen: Mineralwasserproducenten und Tabakfabrikanten. Ein neuer Ausfuhrartikel ist seit vier Jahren Margarinbutter. Der Export stieg von 30.050 Kilogr. im Jahre 1870 auf $1._{57}$ Mill. Kilogr. im Werthe von $1._6$ Mill. Kronen im Jahre 1880.

Der Handel Norwegens betrug in Mill.:

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
	in Specialthaler à $4._{55}$ Reichsmark			in Kronen à 1 Mark $12._5$ Pf.	
1860	$15._{597}$	$10._{742}$	1877	$189._{772}$	$109._{114}$
1874	$26._{738}$	$20._{189}$	1878	$140._{348}$	$91._{630}$

[1]) Interessante Angaben über die Fischerei, vielleicht der wichtigsten Erwerbsquelle des Landes, Mittheilungen. IX 1881, S. 167.

	Einfuhr	Ausfuhr
	in Kronen à 1 Mark 12.5 Pf.	
1879	132.226	89.222
1880	150.871	108.739
1881	164.997	120.931

Was die einzelnen Verkehrsländer anbelangt, so steht Grossbritannien in erster Linie mit einem Gesammtumsatze von 83.162 Mill. Kronen im Jahre 1881, (42.376 Mill. Einfuhr 40.886 Mill. Ausfuhr), sodann folgt Deutschland, dessen Einfuhr mit 45.225 Mill. Kronen jene Englands überragt, wogegen die Ausfuhr blos 16.46 Mill. Kronen beträgt; hieran reihen sich Schweden, Dänemark, Russland, Frankreich, die Niederlande, Belgien, Portugal und Spanien. Der Handel mit Oesterreich hat wohl etwas zugenommen, ist jedoch noch immer nicht bedeutend.

4. Für Dänemark war der nordamerikanische Unabhängigkeitskrieg noch mehr als für Schweden und Norwegen bedeutungsvoll.[1]) Der überseeische Verkehr, besonders nach Ost- und Westindien gewann für einige Zeit an Umfang; einen nicht geringen Theil des holländisch-ostindischen Handels riss Dänemark an sich; die dänische Colonie St. Thomas vermittelte den Verkehr zwischen Europa und den spanischen Besitzungen in Südamerika. Dänemarks Producte, Korn, Vieh und Pferde, fanden namentlich auf englischen Märkten, aber auch in Westeuropa Absatz. Diese günstigen Verhältnisse wurden durch den Krieg mit England getrübt, und das Land hatte auch in volkswirthschaftlicher Beziehung lange an den Folgen der Anlehnung an Frankreich (1807) zu tragen. Die Belagerung Kopenhagens, die Wegnahme der dänischen Flotte, vernichteten mit einem Schlage die mühsam errungene maritime Stellung, und die nothgedrungene Abtretung Norwegens an Schweden im Frieden von Kiel (14. Jänner 1814), die Ueberlassung Helgolands an die Briten beschränkten den Territorialbesitz. Für die Erzeugnisse der Landwirthschaft erstanden nach dem Frieden mächtige Concurrenten an Russland und Deutschland; der Handel nach dem asiatischen Osten und nach Westen wurde von

[1]) Literatur: Nyerup Historisk-statistik Skildring af Tilstanden i Danmark og Norge i aeldre og nyera Tider 2 Dele Kiebenh. 1803. (Deutsch von Gardthausen Altona 1804). — Baggesen der dänische Staat 2 Bände Kopenhagen 1842. S. Lainq Observations on the social and political state of Danmark London 1881. Both Danmark 1871—72; Falbe-Hansen og W. Scharling Danmark Statistik, Kjobenhavn 1878, Band III, S. 426 fg.

England mit erhöhter Thätigkeit betrieben und die Dänen aus ihrer eine Zeit lang hervorragenden Stellung in dem Verkehre mit diesen Gebieten zurückgedrängt. Wohl fand dänisches Korn nach englischen Märkten zeitweilig Absatz; der Handel mit Butter, Käse und Pferden nahm zu, die landwirthschaftliche Production wurde mit Fleiss und Erfolg betrieben, aber die glänzenden Zeiten der Schifffahrt und des Seeverkehrs kehrten nicht wieder. In Folge der Emancipation der südamerikanischen Staaten hörte der gewinnreiche Zwischenhandel von St. Thomas fast gänzlich auf. Die dänischen Colonien befriedigten den Bedarf an Colonialproducten nicht. Die gewerbliche Thätigkeit war in Dänemark nie bedeutend und selbst ordinäre Artikel wurden eingeführt.

Finanzielle Rücksichten bewogen die Regierung unmittelbar nach Herstellung des Friedens (1815) zur Erhöhung der Zölle, wobei jedoch bei der Schwierigkeit der Berechnung der Schleichhandel gewann. Eine weitere Erhöhung der Zölle im Jahre 1838 und eine strengere Grenzcontrole riefen in dem Lande eine lebhaftere Thätigkeit in einigen Gewerbszweigen hervor, keineswegs eine solch bedeutende, um auswärts auch nur in einigen Artikeln in einen Mitbewerb treten zu können. Immer blieben jene Industriezweige, die in einer Verbindung mit der Landwirthschaft stehen, wichtiger für den auswärtigen Handel.

Die Zollgesetzgebung Dänemarks und der Herzogthümer beruht im Wesentlichen auf dem Gesetze vom 1. Mai 1838, und was die Waarenzölle und die Schifffahrtsbewegung anbelangt, auf dem Gesetze vom Jahre 1844. In dem nächsten Jahrzehnt wurden an den Tarifbestimmungen nur geringe Aenderungen vorgenommen. Einschneidend war die Aufhebung der uralten Zollgrenze zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein, in deren Folge der Tarif für den Eingangszoll modificirt und die Grenze des Zollgebietes bis an die Grenze von Hamburg und Lübeck hinausgerückt wurde. Der im Jahre 1857 eingeführte Zolltarif enthielt eine durchgreifende Reform und bezweckte die seit 1797 eingeschlagene Richtung schärfer zum Durchbruche zu bringen, nämlich sich von Rücksichten auf die Industrie nicht leiten zu lassen, sondern in erster Linie die Finanzen ins Auge zu fassen. Das Schutzzollsystem war damit allerdings noch nicht beseitigt, sondern blos einige Fabrikatzölle ermässigt, der Zoll auf Hülfs-

stoffe erhöht und einige bisher freie Hülfsstoffe mit einer Abgabe belegt. Das noch gegenwärtig in Kraft stehende Gesetz wurde am 4. Juli 1863 erlassen und trat am 1. April 1864 in Kraft. Der Transitzoll wurde am 11. März 1865 aufgehoben.

Den Anstoss zur Aufhebung des Sundzolles gab Nordamerika, indem der Präsident der Vereinigten Staaten in einer Botschaft es unumwunden aussprach, dass die Vereinigten Staaten den Sundzoll nicht länger bezahlen wollen, weil in der Zahlung die Anerkennung eines Rechtes Dänemarks liegen würde, eine der grossen maritimen Heerstrassen aller Nationen als einen geschlossenen Binnensee zu behandeln und die Beschiffung derselben als ein Privilegium zu betrachten, für dessen Benutzung ein Tribut gezahlt werden muss. Die französische Presse besprach in vielen Artikeln denselben Gegenstand und schloss sich der amerikanischen Auffassung an. Die Forderungen, welche Dänemark stellte, als die Verhandlungen zwischen den verschiedenen Staaten begannen, waren exorbitante. Indess hat Dänemark im weiteren Verlauf dieselben herabgemindert, aber erst nach ziemlich langwieriger Debatte auf der Sundzollconferenz kam eine Vereinbarung zu Stande, wonach Dänemark für die Aufhebung des Sundzolles, die vom 1. April 1857 erfolgen sollte, eine Entschädigung von $30._{476}$ Mill. Reichsthaler von den contrahirenden Staaten erhielt, deren Zahlung im Verlaufe von 20 Jahren in 40 Semestralraten erfolgen sollte. Doch blieben die Zahlungsmodalitäten besonderen Conventionen mit einem jeden der contrahirenden Staaten vorbehalten.

Dänemark hat in seinem Münzwesen eine Aenderung herbeigeführt. Durch königliche Entschliessung vom 8. Jänner 1872 wurde der einzigen Zettelbank des Landes, der dänischen Nationalbank, gestattet, ihren Metallschatz bis über die Hälfte in Geld zu convertiren, und bald darauf wurde die Verpflichtung der Bank aufgehoben, von Privaten Silberbarren zu einem festen Preise zu kaufen. Bereits im Sommer 1872 tagte in Kopenhagen ein skandinavischer nationalökonomischer Congress, welcher die Annahme der Goldwährung und die Einführung eines gemeinschaftlichen Münzsystems für Dänemark, Schweden und Norwegen empfahl. Eine zu diesem Behufe eingesetzte dänisch-norwegisch-schwedische Commission arbeitete ein Gutachten aus, welches für die am 27. Mai 1873 in Stockholm abgeschlossene

Münzconvention des skandinavischen Reiches die Grundlage bot. Das Münzgesetz bestimmt, dass Gold, mit Benützung von Silber und geringerem Metall als Scheidemünze, die Grundlage des Münzsystems bilden. Es sollen zwei Münzen geprägt werden; aus einem Kilogramm Gold 248 Stück à 10 Kronen oder 124 Stück à 20 Kronen. Die Legirung besteht aus 90 Gewichtstheilen feinen Goldes und 10 Gewichtstheilen Kupfer. Das Zehnkronen-Goldstück wiegt 4.4803 Gramm, das Zwanzigkronenstück 8.9606 Gramm. Die Krone wird in 100 Oere getheilt. Die Scheidemünzen sind theils von Silber mit Kupfer legirt, theils von Bronze. Von erstern werden geprägt von 10 Oerestücken aufwärts bis zu Zweikronenstücken, von Bronzemünzen 1, 2 und 5 Oerestücke. Die bisher benutzten Silber-, Kupfer- und Bronzemünzen sollten in Dänemark, Schweden und Norwegen vor Ausgang 1878, sämmtliche Scheidemünzen bis Ende 1881 eingezogen werden. Die Durchführung dieser Münzconvention in Dänemark wurde dadurch erleichtert, dass die Nationalbank bereits 1872 ihren früher auf Silber fundirten Münzvorrath grösstentheils in Gold convertirt hatte. Am 31. Juli 1872 bestand der Metallschatz der Bank aus 25 Mill. Kronen in Gold und 13 Mill. Kronen in Silber.[1])

In den letzten Jahren hat der Waarenumsatz Dänemarks sich in folgender Weise gestaltet:

	Gewicht			Werth		
Jahre	Einfuhr	Ausfuhr	Hievon fremde Waaren	Einfuhr	Ausfuhr	Hievon fremde Waaren
	in Millionen Pfund			in Millionen Kronen		
1874	2611	996	187	232.7	179.9	23.4
1875	2761	992	180	228.2	172.1	18.4
1876	3034	1079	180	228.9	180.7	20.7
1877	3087	915	189	225.4	164.3	20.5
1878	2621	1019	184	190.4	153.2	15.8
1879	2006	1090	192	199.0	158.1	16.9

An dem ausländischen Umsatz Dänemarks nehmen Deutschland und England den hervorragendsten Antheil und nahezu zwei Drittel des Gesammtwerthes werden in dem Verkehre mit diesen beiden Ländern im Durchschnitte der Jahre 1875—79 umgesetzt. In dem Handel mit Deutschland überwiegt die Einfuhr, dagegen

[1]) Oesterr. Braunbuch Nr. 2, S. 18 fg.

in dem Handel mit England die Ausfuhr.[1]) Hierauf folgen Schweden und Norwegen.[2]) In den Jahren 1874—1878 betrug der Umsatz mit diesen Ländern 24.₇ Perc. der Menge und 17.₉ Perc. dem Werthe

[1]) Der Handel mit Deutschland betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
	in Millionen Kronen		
1874	83.199	59.468	142.657
1875	83.811	49.500	133.317
1876	88.067	52.821	140.808
1877	84.887	53.280	138.167
1878	75.661	46.394	112.055
1879	72.760	54.026	126.787

Der Menge nach übertrifft der Waarenverkehr mit England jenen mit Deutschland, eine natürliche Folge der Beschaffenheit der Waaren, welche bei der Einfuhr von diesen beiden Ländern in Betracht kommt.

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
	in Millionen Kronen		
1874	58.072	71.085	129.158
1875	63.588	72.621	136.209
1876	59.072	76.083	135.155
1877	53.559	63.687	117.247
1878	41.316	63.131	94.447
1879	47.182	63.584	110.767

[2]) Der Gesammthandel mit Schweden belief sich in den Jahren 1874 bis 1877 durchschnittlich auf etwas über 50 Mill. Kronen, wovon die Hälfte auf die Einfuhr und Ausfuhr entfallen; mit Norwegen weist der Handel während dieser Periode schwankende Ziffern auf: 1874 24.545, 1875 25.318, 1876 22.341, 1877 17.4 Mill. Kronen; die Ausfuhr übertrifft die Einfuhr bedeutend; es betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1874	9.75	14.795
1875	7.55	17.764
1876	6.17	16.169
1877	5.44	11.961

Bei der Einfuhr kommen noch in Betracht: die Vereinigten Staaten Nordamerikas, Brasilien, Westindien, Russland, Niederlande, Belgien, Frankreich, Ostindien, China und Südsee, Afrika und Spanien; bei der Ausfuhr übersteigt nur der Handel mit Belgien und den Niederlanden eine Million im Durchschnitte der Jahre 1874—1877. Es betrug der Waarenumsatz:

	1874	1875	1876	1877	1880
Vereinigte Staaten	4.860	2.210	3.868	8.071	19.111
Brasilien	6.004	3.643	2.060	3.495	0.374
Westindien	3.418	1.209	3.147	2.784	—
Russland	10.754	8.419	10.677	12.386	11.364
Niederlande	8.244	8.360	8.750	5.814	8.739
Belgien	3.982	4.745	4.173	5.104	3.165

nach. Hierauf folgen Russland und die Vereinigten Staaten in Nordamerika, mit welch' letzteren sich der Handel bei dem Vergleiche der Jahre 1874 und 1878 mit einander verdoppelt und im Vergleiche gegen 1875 fast vervierfacht hat. Die Einfuhr aus Amerika besteht in Mais, welcher in Branntweinbrennereien bereits grosse Verwendung findet und auch als Viehfutter benützt wird, Speck, Schmalz, Weizen und Petroleum. Mais wurde noch 1871 in geringen Mengen importirt, (93 Tonnen), seitdem hat die Einfuhr beträchtlich zugenommen; 1880 erreichte sie bereits 500.000 Tonnen. Der Import von Petroleum stieg 1865—1880 von 4 auf 38 Mill. Pfd., jener von Fettwaaren in demselben Zeitraume von 13.000 auf 7 Mill. Pfd. Die seit Kurzem bestehende Dampfschiffverbindung zwischen Kopenhagen und New-York trägt zur Hebung des dänisch-amerikanischen Verkehrs ungemein bei.

In der Einfuhr haben jene Gegenstände, welche zum unmittelbaren Consum bestimmt sind, als: Verzehrungsgegenstände und Bekleidungsartikel, sowie jene Waaren, welche zur Production verwendet werden, den hervorragendsten Antheil. Zu den letzteren gehören Metalle, Hölzer und Steinkohle. Beträchtlich zugenommen hat seit dem Jahre 1874—1877 die Einfuhr von Colonialwaaren und zwar an Kaffee und Kaffeesurrogaten, an Zucker, Melasse und Syrup, Tabak, Reiss und Thee. Die Einfuhr an Kaffee erfolgt zumeist aus England, Deutschland und den Niederlanden, nur verhältnissmässig geringe Mengen kommen aus Belgien und Frankreich; ein Theil geht nach dem skandinavischen Norden, und den nördlichen Nebenländern, der grösste Theil wird im Lande consumirt. Der Import an Zucker findet aus England statt; doch werden nicht unbeträchtliche Mengen aus den überseeischen Gebieten (Ostindien, China, der Südsee, Afrika, Westindien), in neuester Zeit auch Rübenzucker aus Deutschland, Belgien und Frankreich importirt und zum Theil nach Schweden und Norwegen geschickt.

Unter den Ausfuhrgegenständen nehmen die landwirthschaftlichen Erzeugnisse den hervorragendsten Platz ein und zwar:

	1874	1875	1876	1877	1880
Frankreich	4.574	4.871	4.532	4.459	5.263
Ostindien, China, Südsee . .	1.450	1.388	1.036	3.321	—
Afrika	1.276	0.199	0.550	1.047	—
Spanien	1.317	0.870	1.241	1.016	—

Lebendes Vieh, Fettwaaren und Getreide nebst Mühlfabrikaten. Der Werth der ausgeführten Erzeugnisse dieser Kategorie betrug:

im Jahre	Mill. Kronen
1874	$134._7$
1875	$128._3$
1876	$137._3$
1877	$118._8$
1878	$119._{914}$
1879	$116._3$

wovon jedoch die eingeführten fremden landwirthschaftlichen Erzeugnisse abgezogen werden müssen, um die Ausfuhr der speciell dänischen Erzeugnisse zu kennen. Die Ueberschussausfuhr von lebenden Vieh, Fettwaaren, Getreide und Mehlwaaren betrug in den oben genannten Jahren $108._2$, 107, $108._9$, $78._8$, $82._1$ Mill. Kronen. Unter den landwirthschaftlichen Erzeugnissen nimmt die Gruppe „lebendes Vieh" den ersten Platz ein. Der Werth der Ausfuhr ist im Vergleiche zu dem Durchschnitte der Jahre 1865—1874 um das Doppelte gestiegen.

Die Handelsmarine zählte 1839 1558 Schiffe mit 65.432 Tonnen, worunter drei Dampfschiffe mit 146 Tonnen, am 31. März 1869 2758 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 168.290 Registertonnen und 84 Dampfschiffe mit 10.127 Registertonnen, 1880 bestand die Handelsflotte aus 3016 Segelschiffen mit 208.720 Tonnen und 193 Dampfschiffen mit 48.820 Tonnen. In den letzten 10 Jahren ist die Anzahl der Segelschiffe blos um 213 ($7._7$ Perc.), die Zahl der Dampfschiffe dagegen um 105 (125 Perc.) gestiegen. Die Tragfähigkeit ist in demselben Zeitraume bei den Segelschiffen blos um $21._6$ Perc., bei den Dampfschiffen um $360._4$ Perc. gestiegen.

Die Handelsflotte Kopenhagens betrug am 31. December 1878 438 Schiffe mit 77.263 Registertonnen oder 30 Perc. der Tragfähigkeit der gesammten Handelsflotte Dänemarks. Die Segelflotte Kopenhagens ist in fortwährender Abnahme begriffen, die Dampferflotte steigt von Jahr zu Jahr.[1])

Durch das Gesetz vom 16. Juni 1879 ist die Schiffsabgabe in inländischer Fahrt vom 1. Juli in Wegfall gekommen; die

[1]) Eingelaufen sind 1879 in Kopenhagen, welches an der allgemeinen Schifffahrt mit mehr als der Hälfte betheiligt ist, 758 dänische Segelschiffe und

auf der ausländischen Fahrt schwer lastende Schiffsabgabe ist zwar im dänischen Reichstage wiederholt verhandelt worden, allein die Staatsregierung fordert für den Ausfall dieser Staatseinnahme im Betrage von etwa 700.000 Kronen einen Ersatz, welchen der Volksthing mit Rücksicht auf die guten Finanzverhältnisse des Landes zu bewilligen keine Neigung hat.

Der Handel in Island war während des 18. Jahrhunderts ein Monopol verschiedener Gesellschaften und feste Taxen bestimmten Kauf und Verkauf. Dieselbe Waare mit Ackerbauproducten bezahlt war theurer, als wenn sie mit Producten des Fischfanges bezahlt wurde. Nach Auflösung der Compagnie wurde der Handel einige Jahre für königliche Rechnung geführt und erst seit 1786 „allen königlichen Unterthanen in Europa, mit Ausnahme der Provinzen, mit welchen octroyirter Handel getrieben wurde", freigegeben. Die auf diese Weise gewährte beschränkte Handelsfreiheit trug zur Belebung des Verkehres sehr bei. Im Jahre 1816 erhielten auch die Fremden Erlaubniss, mit Island Handel zu treiben, allein derselbe wurde mit solch grossen Abgaben belegt, dass von der Erlaubniss nur geringer Gebrauch gemacht wurde. Erst 1854 erfolgte unter gewissen, zum Theil einengenden Bedingungen, völlige Freigebung des Handels,[1]) welche erst durch das Gesetz vom 7. November 1879 beseitigt wurde; so der Schiffspass für die Handelsschiffe und die Ladungssteuer. Spirituosen oder berauschende Getränke dürfen nirgends als in einem autorisirten Handelsorte (deren es 1870 33 gab) verkauft werden. Die Isländer beschäftigen sich zumeist mit Ackerbau und Fischfang. Im Jahre 1801 wurden 2000 Fischerboote gezählt, 1861 3500, daher eine Zunahme von 75 Perc. Ausser diesen gibt es noch grössere Boote, die auf Grossfischerei, auf Seehund- und Wallfischfang ausgehen; von der Regierung wurde diese Industrie unterstützt und ermuntert. Hauptgegenstände des sehr ergiebigen Fischfanges sind der Kabeljau und der Hakall. Die Fischereiproducte bilden auch

3750 Dampfer, zusammen mit 262.746 Tonnen und 5024 fremde Segelschiffe, sowie 1283 Dampfer mit 449.449 Tonnen; ausgelaufen 4260 dänische Schiffe mit 136.193 Tonnen, worunter 3647 Dampfer mit 117.016 Tonnen und 6487 fremde Schiffe mit 86.988 Tonnen, darunter 1429 Dampfer mit 62.377 Tonnen.

[1]) Vergl. Sodemann, Oekonomische Entwicklung Islands in der Neuzeit in den Hildebrand'schen Jahrbüchern Bd. II, S. 81.

die wichtigsten Gegenstände des Umsatzes und dieselben werden in erster Linie nach Spanien exportirt. Unter den Einfuhrartikeln nehmen die Kornwaaren den ersten Rang ein; ferner Colonialwaaren, deren Consum ein stetig steigender ist, Tabak, Spirituosen, Salz (für die Fischerei wichtig), Hanf und Fischschmiere, Eisen, Stahl und Steinkohlen. Unter den Ausfuhrgegenständen sind ausser Fischen noch zu nennen: Wolle (nach England), Talg, Felle, Eiderdunen u. s. w. Der Handel mit Grönland wird für Rechnung des Staates betrieben; nur die Ausfuhr von Kryolith, welchen die Schiffe von Ivigtot holen, ist gegen Entrichtung eines Zolles Privaten gestattet. Der Handel belief sich im Jahre 1880 auf 595.000 Kronen bei der Einfuhr, ausgeführt wurden Waaren im Werthe von 478.000 Kronen.

5. Die dänischen Colonien. Die wichtige Stellung von St. Thomas in den neunziger Jahren wurde bereits erwähnt. Der neutrale Seehafen wurde etwa für ein Jahrzehnt ein Centralpunkt für den europäischen Verkehr mit Asien und Amerika. Viele Fremde liessen sich zum Betriebe von Handelsgeschäften hier nieder; Flüchtlinge aus St. Domingo, durch die Negerrevolution veranlasst, suchten und fanden hier Aufnahme; 1800 soll St. Thomas über 7000 Einwohner gezählt haben. Das Aufgeben der Neutralität von Seite Dänemarks und der Anschluss desselben an die nordische Liga führte die vorübergehende Besitznahme des Eilandes durch die Engländer herbei; in Folge des Uebereinkommens vom 22. Februar 1802 erfolgte die Rückerstattung. Während des dänisch-englischen Krieges fiel die Flotte und sämmtliche Colonien in Westindien in die Hände Englands. Im Frieden wurden dieselben wieder zurückgegeben; nur Helgoland musste an England abgetreten werden. Die dänische Colonialpolitik bewegte sich lange Zeit in den Geleisen des Mercantilsystems; hier wie anderswo sah man die Colonien nur als ein Mittel an, um dem Mutterlande zu den niedrigsten Preisen Colonialproducte zu liefern und zu den höchsten Preisen Fabrikate und Lebensmittel abzunehmen. Als der Staat der dänisch-westindischen Compagnie das Monopol abgekauft hatte, wurde der Handel jedoch blos den inländischen Schiffen freigegeben; um die Schifffahrt zu heben, wurden Prämien gewährt, jedoch sollten nur dänische Fabrikate verführt werden. Eine Verordnung über den Colonialhandel verdrängte die andere, und die ganze

Gesetzgebung trägt in ihrem Gebieten und Verbieten, Begünstigen, ganzem und halbem Erlauben und Wiederzurücknehmen von Erlaubnissen und Begünstigungen die Spuren schwankender von augenblicklichen Impulsen und vorübergehenden Ereignissen abhängigen Einsichten. Die Verordnung vom 17. November 1815 gestattete wieder allen europäischen Flaggen in St. Thomas und St. John ein- und auszulaufen. Diese beiden Inseln sind seitdem Freihäfen geblieben und namentlich die Handelsstadt gleichen Namens auf St. Thomas hat in Kriegszeiten eine ziemlich grosse Bedeutung erlangt. Besonders waren es die nordamerikanischen Fahrzeuge, welche nach der Losreissung der Vereinigten Staaten von England die dänisch-westindischen Eilande besuchten, um von hier aus eine Anzahl Producte nach den englisch-indischen Inseln einzuschmuggeln. Auch die benachbarten spanischen und anderen westindischen Colonien bezogen von St. Thomas nordamerikanische Waaren. Seitdem im Jahre 1830 England der Flagge der Vereinigten Staaten von Nordamerika die englisch-westindischen Häfen öffnete, nahm der Zwischenhandel von St. Thomas ab. Bereits im Jahre 1803 hatte Christian VII. den Sklavenhandel und die Sklaveneinfuhr verboten, aber erst die seit 1847 unter Christian VIII erlassenen Gesetze bahnten die vollständige Beseitigung seit 1859 an.

Der Werth der jährlich nach St. Thomas eingeführten Waaren beträgt über 7 Mill. Dollars. Mehr als die Hälfte dieses Werthes importirte England, hierauf folgen Nordamerika, Frankreich, Deutschland, Holland und einige Häfen des Mittelmeeres.

Die Ausfuhr ist ganz unbedeutend. Die Anzahl der Schiffe, welche den Hafen von St. Thomas besuchen, hat wohl abgenommen, jedoch der Tonnengehalt ist ein beträchtlich grösserer. Im Jahre 1815 liefen 2388 Schiffe mit 157.000 Tonnen ein, 1870 1735 Schiffe mit 272.497 Tonnen, 1879 1814 Schiffe mit 313.541 Tonnen. St. Thomas ist nicht blos ein Handelsplatz, sondern eine Station für die Dampfschifflinien nach Westindien, Central- und Südamerika. Das deutsche Element ist auf St. Thomas zahlreich vertreten.

FÜNFZEHNTES CAPITEL.

Russland.[1]

1. Die Regierung Catharinas war für die Entwickelung des russischen Handels epochemachend. Durch den Frieden zu Kutschuk-Kainardji, sicherte sich Russland die freie Schifffahrt auf dem schwarzen Meere; 1783 wurde die Krim russische Provinz und beim Frieden von Jassy das Land zwischen Dnieper und Dniester erworben. Die neuerworbenen Häfen des schwarzen Meeres wurden allen Nationen geöffnet; Paul erklärte sämmtliche Häfen Tauriens für dreissig Jahre zu Freihäfen. Das 1792 gegründete Odessa wurde bald das Centrum eines vielversprechenden Verkehrs; Cherson, Nikolajewsk und Otschakow wurden von dem neuen Emporium überflügelt. In dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts erlitt der Verkehr mit Frankreich allerdings in Folge der kriegerischen Wirren eine Einbusse, wofür der steigende Absatz russischer Rohprodukte nach England eine Entschädigung brachte. Für den Rückgang des Handels mit Holland, welches früher in innigen Handelsbeziehungen zu Russland stand, fand man in dem zunehmenden Verkehr mit den deutschen Hansestädten Ersatz. Die rege Handelsverbindung mit England wurde durch das Continentalsystem, dem sich Russland nach dem Frieden von Tilsit anschloss, unterbrochen und lebte erst seit 1812 wieder auf, nachdem sich England und Russland zur Bekämpfung Napoleons verbunden hatten. Mit den

[1]) Literatur: Tengoborski, Etudes sur les forces productives de la Russie. Paris 1852, 3. Vol. — Schnitzler, l'Empire des Tsars. Paris 1856 fg. IV Vol.; besonders der IV. Bd., welcher les intérêts materiels et privés enthält, ein ungemein reichhaltiges, die früheren Arbeiten verwerthendes Buch, nüchterner als Tengoborski, aber noch immer zu panegyrisch. Die eingehendsten Artikel in der russischen Revue, eine Fundgrube für russische Verhältnisse. Von älteren Arbeiten ist benützt worden: Friebe W. Ch., Ueber Russlands Handel, landwirthschaftliche Cultur, Industrie u. s. w. 3 Bde., Gotha 1796 fg. — Die bekannten Arbeiten von Reden enthalten ein reichhaltiges, wenn auch nicht durchwegs sorgfältig gesichtetes Material.

Vereinigten Staaten hatte Russland unmittelbar nach der Unabhängigkeitserklärung Handelsverbindungen angeknüpft; namentlich Hanf fand auf den überseeischen Märkten Absatz.

2. Die freisinnige Zollgesetzgebung Catharinas wurde von ihren Nachfolgern verlassen. Der Zolltarif vom Jahre 1797 inaugurirte bereits das Prohibitivsystem, welches seitdem festgehalten wurde. Der Beitritt Russlands zu dem Continentalsystem war für den Handel nachtheilig. Die Colonialwaaren, an deren Consum man sich gewöhnt hatte, wurden über Archangel eingeschmuggelt und die Ausfuhr russischer Erzeugnisse eingeengt. Dazu gesellte sich die Papiergeldwirthschaft; der Rubel Papier galt nur 40 Kopeken Silber; die Masse der circulirenden Noten belief sich am Schlusse des ersten Jahrzehntes unseres Jahrhunderts auf 577 Mill. Das Einkommen aus beweglichem Vermögen schrumpfte auf den vierten Theil des ursprünglichen Werthes zusammen, und die Bestrebungen der Regierung, eine Besserung der Valutaverhältnisse herbeizuführen, hatten nur einen geringen Erfolg. Im Jahre 1810 sagte sich Russland von dem Continentalsystem los. Ein neuer Tarif belegte alle überseeischen Waaren mit einem mässigen Zolle und gestattete die Einfuhr unter neutraler Flagge; dadurch und durch anderweitige Massnahmen erhielt der Handel der Neutralen bedeutende Erleichterungen. Fast gleichzeitig wurde die Einfuhr von Luxusartikeln verboten, wodurch namentlich französische Erzeugnisse getroffen wurden. Auch andere Manufacturwaaren, die in Russland beträchtlichen Absatz gefunden hatten, wurden zum Theil mit Prohibitivzöllen belegt und die Durchfuhr verbotener Waaren untersagt, wodurch besonders die schlesischen Tuch- und Leinenwebereien, deren Erzeugnisse über Russland bis nach Kiachta geführt worden waren, hart betroffen wurden. Der Verkehr mit Preussen wurde auch dadurch unterbunden, dass die Einfuhr zu Lande auf drei Zollämter, Polangen, Radziwilow und Dubosary am Dniester, beschränkt wurde. Zum Theile wirkten auch politische Gründe mit, indem durch das unzweckmässige Zollamt Polangen der Verkehr mit dem Herzogthume Warschau fast unmöglich gemacht werden sollte. Alle Vorstellungen Preussens in Petersburg blieben vergeblich. Ein ungemein bedeutender Schmuggelhandel trat an Stelle des legitimen Verkehrs, und die russischen Tuchfabriken, denen die Tarifpolitik besonders zugute

kommen sollte, schwärzten grosse Mengen von schlesischem Tuche ein und verkauften sie dann gewinnreich als eigene Fabrikate.

Die in Wien gleichzeitig mit der Feststellung der gegenseitigen Grenzen in Polen zwischen Oesterreich, Russland und Preussen abgeschlossenen Handelsverträge betrafen zumeist den Verkehr in Polen. Es sollte freie ungehinderte Schifffahrt auf den Flüssen des alten polnischen Gebietes stattfinden, die zu erhebenden Abgaben gemeinschaftlich festgestellt werden und für die beiderseitigen Unterthanen die gleichen sein.[1]) Der am 31. März 1816 erlassene Zolltarif verfolgte den Zweck: „nach Wiederherstellung des freien politischen und Handelsverkehrs zwischen den europäischen Mächten Veränderungen in dem System des verbotenen Handels eintreten zu lassen"; er verbot bei der Einfuhr 188, bei der Ausfuhr 6 Artikel; zollfrei blieben bei der Einfuhr 32, bei der Ausfuhr 41 Artikel. Die Einfuhrverbote sollten 12 Jahre in Kraft bleiben. Der Tarif erstreckte sich auf alle Häfen und Grenzzollämter des Reiches, ausgenommen die Gouvernements Astrachan, Orenburg, Tobolsk und Irkutzk, sowie die Zollämter in Gerusien und im Kaukasus, für welche besondere Tarife erlassen wurden. Die Einfuhr der ausländischen Waaren wurde nur über Archangel, St. Petersburg, Reval, Riga und Liebau, Odessa, Theodosia und Taganrog gestattet.

Der im Jahre 1819 erlassene Tarif, welcher mit 1. Jänner 1820 in Kraft trat, beschränkte die Anzahl der verbotenen Artikel bei der Einfuhr auf 5, bei der Ausfuhr auf 3 Artikel. Zollfrei waren 61 Artikel bei der Einfuhr und 66 bei der Ausfuhr. Nicht unbeträchtlich waren die Ermässigungen der Einfuhrzölle. Der Tarif von 1819 blieb dritthalb Jahre in Kraft. Der Tarif vom 12. März 1822 brachte eine totale Aenderung des handelspolitischen Systems Russlands. Wie der Schöpfer desselben, Graf Cancrin, darlegte, leitete ihn der Gesichtspunkt, dass diejenigen ausländischen Erzeugnisse, die in genügender Weise in Russland erzeugt wurden, und die Luxusartikel mit einem hohen Einfuhrzolle belegt werden, und die nothwendigen Materialien, sowie Instrumente und Maschinen ohne oder gegen einen unbedeutenden Zoll zugelassen werden sollen. Die Zahl der verbotenen Artikel wurde bei der Einfuhr auf 301, bei der Ausfuhr

[1]) Vgl. Bernhardy, Gesch. Russlands III, 635 fg.

auf 22 erhöht, dagegen belief sich allerdings die Anzahl der zollfreien Artikel auf 135 bei der Einfuhr, auf 839 bei der Ausfuhr. Die russische Regierung war bei dem Entwurf dieses Tarifes von der Ueberzeugung geleitet, dass nur durch ein Prohibitivsystem die russische und polnische Industrie gehoben und befördert werden könne.[1]) Ein im Jahre 1831 erlassener Ukas reducirte die Zahl der für die Einfuhr verbotenen Artikel, erhöhte aber für andere die Eingangszölle. Ein Ukas vom 18. September 1836 verminderte die Zahl der bei der Einfuhr verbotenen Artikel auf 203, befreite 23 Artikel von dem 12½percentigen Ergänzungszoll und setzte einige Einfuhrabgaben herab. Andererseits wurde der Tarif bezüglich vieler Gegenstände erhöht. In einem officiösen Artikel damaliger Tage wurde hervorgehoben, dass ungeachtet des 14jährigen Monopols ausser den kaiserlichen nur wenige Fabriken hinsichtlich der Qualität ihrer Waaren Fortschritte gemacht haben.[2]) Die folgenden Jahre brachten nur einige unbedeutende Aenderungen der bestehenden Tarifsätze. Am 28. November 1841 wurde ein neues umfassendes Tarifgesetz erlassen. Eine Reducirung der Zölle trat nur hinsichtlich jener Waaren ein, deren Einfuhr der eigenen Industrie nicht nachtheilig werden könne.[3]) Dieser Tarif blieb bis zum 1. Jänner 1851 in Kraft, nachdem durch den Ukas vom 25. October 1850 ein allgemeiner Tarif für den europäischen Handel erlassen worden war. Dieser Tarif ist der erste gemeinsame für das Kaiserthum Russland und das Königreich Polen und die bisher bestandene innere Zolllinie wurde dadurch aufgehoben. Man kann diesen neuen Tarif unbedingt als einen Fortschritt bezeichnen, indem mit der Prohibition wenigstens theilweise gebrochen ward.[4]) Im Jahre 1857 wurde der Freihafen von Odessa aufgehoben und der all-

[1]) Auch bezüglich der übrigen Provinzen des russischen Reiches wurden in den folgenden Jahren einzelne Reglements erlassen, so für den Handel mit Finnland am 1. August 1823 und am 23. Jänner 1824, für den Handel mit Polen am 1. August 1824 und am 12. November 1831, mit Transkaukasien am 3. Juli 1831, mit Bessarabien am 15. Februar 1825 und 1831.

[2]) Vergl. Reden, Russlands Kraftelemente S. 248.

[3]) Ein Verzeichniss der Zollsätze bei Deede: Der Handel des russischen Reiches. Legsitz und Mitau 1844, S. 222 und 294.

[4]) Der erste Zolltarif für Polen wurde 1823 erlassen und seitdem in vielfacher Weise modificirt. Der Eingangstarif enthielt 546 Positionen, worunter 203 verbotene Gegenstände, welche nur gegen eine ausserordentliche Licenz

gemeine Tarif eingeführt; 1863 und 1864 traten neue Tarifänderungen ein, ohne das Schutzsystem im Wesentlichen zu ändern. Der Tarif von 1868, der mit den 1. Januar des folgenden Jahres in Kraft trat, war das Ergebniss einer aus hervorragenden Kaufleuten und Industriellen zusammengesetzten Commission, in welcher jedoch das industrielle Element vorherrschte. Eine belangreiche Modification der Zollgesetzgebung wurde nicht vorgenommen. Ein Fortschritt trat insofern ein, als der grösste Theil der Differentialzölle beseitigt wurde, indem die bisherigen niedrigeren Zölle für die Landeinfuhr hinwegfielen. Nur Zucker und Wein blieben ausgenommen. Seit dem 1. Januar 1881 trat eine 10percentige Zollerhöhung ein.

3. Es wäre eine der interessantesten Aufgaben, den Einfluss der russischen Zollpolitik auf die Entwicklung der Industrie eingehend zu untersuchen. Als Ergebniss würde sich hier wie anderswo bestimmt herausstellen, dass es mit dem Schutz allein nicht gethan ist, sondern eine Anzahl von Factoren zusammenwirken müssen, um eine lebenskräftige Industrie zu begründen. Auch wäre es nicht richtig, die in einigen Gebieten Russlands bedeutende Fabriksthätigkeit als eine specifisch russische zu bezeichnen. Fremdes Capital und fremde Arbeitskraft haben daran einen weit grösseren Antheil.[1])

Die erste Baumwollenspinnerei wurde in Russland im Jahre 1805 eingerichtet. Der Tarif vom Jahre 1816 verbot die Einfuhr von gefärbten und gedruckten baumwollenen Waaren; weisse wurden bei einem Zolle von 25 Percent ad valorem zugelassen. Eine Ermässigung der Zollsätze trat 1819 für kurze Zeit ein. Erst durch den Tarif des Jahres 1822, welcher die Einfuhr ausländischer Manufacturwaaren mit hohen Schutzzöllen und theilweise sogar mit Verboten belegte, floss der Errichtung

unter besonderen Ausnahmsfällen und bestimmten Personen zur Einfuhr gestattet waren. Befreit vom Eingangszoll waren nur unentbehrliche Kleidungsstücke, welche Reisende mit sich führen, schon gebrauchte Haus-, Handwerks- und Fabriksgeräthe. Der Ausgangstarif enthielt 147 Positionen, davon 13 Ausfuhrverbote. Hienach war auszuführen verboten: russische Bank-Assignate, Baumrinde, Binsenmatten, Email, rohe Seide, Feldsteine, Knoppern, Strohflechtwerk, Ruthen, Wurzeln, russische Kupfermünzen, Eisenerze, Lederabfälle, Pergament und Papier, feine Späne von Gold und Silber, Lumpen, Eicheln und Esel.

[1]) Hiefür bietet das allzu panegyrische, übrigens verdienstvolle Buch von Mathiae zahlreiche Belege.

von Spinnereien grösseres Capital zu, wie überhaupt diesem Tarif auch die anderen mit der Baumwollindustrie in Verbindung stehenden Industrien, wie z. B. die Kattundruckerei ihre Entstehung verdanken. Allein da die Versuche, in Russland Maschinen zu bauen, erfolglos blieben und die freie Ausfuhr von Maschinen aus England bis zum Jahre 1842 verboten war, so hatte die russische Baumwollenspinnerei mit sehr grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Nach Beseitigung des Verbots in England und durch beträchtliche Erhöhung des Eingangszolles auf Garne im Jahre 1842 nahm die Zahl der Garnspinnereien zu; man zählte im Jahre 1843 350.000, sechs Jahre später 600.000 Spindeln, 1853 soll dieselbe bereits eine Million erreicht haben. Zur Zeit des Krimkrieges werden $1._5$ Mill. Spindeln und unter Hinzurechnung der Fabriken in Polen und Finnland sogar $1._6$ Mill. angegeben. Der amerikanische Bürgerkrieg hat in der russischen Baumwollenindustrie eine wichtige Umwälzung zur Folge gehabt. Die kleinen Fabrikanten gingen fast vollständig zu Grunde und die Fabrikation hat sich mehr und mehr in den Händen von Gesellschaften und bedeutenden Capitalisten concentrirt. Zum Theil war hierauf auch die Emancipation der Leibeigenen nicht ohne Einfluss. Dasselbe geschah bei der Baumwollenweberei. Im Jahre 1877 wird die Anzahl der Spindeln auf $2._{796}$ Mill. angegeben, jene der Spinnfabriken auf 67; Webereien zählte man 106 mit 54.566 Webstühlen. In den Spinnereien waren 48.672, in den Webereien 62.567 Arbeiter beschäftigt; 1878 sollen in Folge des Goldzolles 300.000 Spindeln und 4000 Webstühle hinzugekommen sein.[1])

Im Durchschnitte der Jahre 1822—1826 betrug der Import von Baumwolle 69.757 Pud, 1842—1846 610.402 Pud; zumeist aus Ostindien, Amerika und nur ein winziger Theil aus Persien, Bochara und China; 1872—1876 $4._{15}$, 1877 $3._7$, 1878 $6._3$ Mill. Pud. Die beträchtliche Zunahme im letzten Jahre findet in den Bestellungen der Militärverwaltung ihre Erklärung, wodurch die meisten Baumwollspinnereien veranlasst wurden, ihre Production zu erweitern. Die Einfuhr des Rohstoffes war 1857—1864 mit einem Zolle von 25 Kopeken per Pud belegt, war von da ab bis 1879 zollfrei und unterliegt nunmehr einer Eingangsabgabe

[1]) Preussisches Handelsarchiv, 1880, S. 304.

von 40 Kopeken Gold. Es scheint, dass die Begünstigung der Baumwollproduction in den asiatischen Besitzungen und im Kaukasus beabsichtigt wird. Auch die Einfuhr von Baumwollengarn stieg in dem Zeitraume von 1824—1841. Der Zolltarif vom Jahre 1822, welcher den bisherigen Satz von 2 Rubel 50 Kopeken auf 5 Rubel Silber für weisses baumwollenes Garn erhöhte, wozu seit 1831 noch ein Zuschlag von 12½ Percent kam, trug andererseits dazu bei, dass die heimische Fabrikation einen beträchtlichen Schutz erhielt.

Die russischen Spinnereien fertigen zumeist mittlere Garne von Nr. 20—40; seit der Einführung der Goldzölle hat die Production der feineren Nummern einen beträchtlichen Schutz erhalten. Die Sitze der Baumwollindustrie sind in Moskau und dessen Umgebung, Schuja und dessen Kreis, die Gouvernements Kostroma und Wladimir. Hierauf folgen Kasan, Jaroslaw, Kjäsan Kaluga und St. Petersburg. Die russischen Baumwollengewebe werden zumeist im Innern des Reiches verbraucht, indem die niederen Classen fast ausschliesslich nur Baumwollenwaaren tragen. Die Ausfuhr beschränkt sich zumeist auf die asiatischen Länder.[1] Der Durchschnittswerth der Jahresproduction betrug in Mill. Rubel:

	Baumwollspinnereien	Baumwollwebereien
1850	$15._9$	$12._8$
1860	$28._7$	$19._3$
1867	$40._4$	$30._1$
1879	$96._8$	$55._0$

Die Entwicklung der Wollindustrie steht in Russland in engem Zusammenhang mit der Ausrüstung der russischen Armee, welche dem Fabrikencollegium oblag, bis im Jahre 1803 die auf das Fabrikswesen bezüglichen Angelegenheiten dem Minister des Innern überwiesen wurden. Seit dem Jahre 1808 wurden namentlich den Tuchproducenten von Seite der Regierung Unterstützungen gewährt. Dennoch mussten bis zum Jahre 1822 beträchtliche Mengen Militärtuch aus England eingeführt werden.

[1] Es betrug im Jahre 1824—1826 im Durchschnitte die Ausfuhr 600.000 Rubel, 1854—1856 2,600.000 Rubel und ist seitdem stetig gestiegen und erreichte im Jahre 1861 bereits $4._4$ Mill. Rubel. Allein noch immer überwiegt die Einfuhr; dieselbe betrug in den Jahren 1824—1826 $3._1$, 1854—1856 $3._9$, 1861 $7._6$, 1862 $5._6$ Mill. Rubel.

Tuche von besserer Qualität wurden in Russland früher nicht erzeugt. Der Mangel an guter Wolle und die grosse Nachfrage darnach in anderen Ländern standen der Vervollkommnung der Fabrikation entgegen. Durch die Errichtung von Wollmärkten, durch die Gewährung der Abgabenfreiheit an Schafzüchter und Schafhirten, die nach Russland übersiedelten, sowie durch eine Reihe anderer Massnahmen wurden grosse Anstrengungen gemacht, um eine bessere Qualität der inländischen Wolle zu erzielen. Der Tarif vom Jahre 1822 verbot die Einfuhr von feinen Tuchen und von Wollenfabrikaten in gewissen Farben nach Russland. Die günstigen Folgen äusserten sich bald darin, dass russisches Tuch mittlerer Qualität die gleichartigen ausländischen Waaren von den inländischen Märkten verdrängte. In Cherson wurden bereits im Jahre 1823 die ersten Wollwaschanstalten errichtet, in Odessa und Moskau traten andere ins Leben. Im Jahre 1828 betrug die Anzahl der Wollfabriken 400, im Jahre 1840 bereits 450. Die Einfuhr von Tuchen aus fremden Ländern nahm in diesem Zeitraume beträchtlich ab. Nachdem sich die Wollindustrie in Russland entwickelt hatte, wurden die Zölle zeitweilig herabgesetzt; die letzten Tarife brachten wieder eine beträchtliche Erhöhung.

Die Wollindustrie befriedigt das Bedürfniss des Volkes und liefert auch die Bekleidungsstoffe für die Armee. „Soldatentuch“ wird nicht nur von der Armee, sondern von dem ganzen Volke getragen. Russische Tuche finden bis zum äussersten Osten Absatz; so im nördlichen China, selbst in Japan. Die Wollspinnerei ist unbedeutend; 1866—1867 zählte man 27 Fabriken, 1877 25; auch die Anzahl der Arbeiter hat sich verringert; der Gesammtwerth der Production wird mit $2._5$ Mill. Rubel angegeben. Das Centrum der Wollspinnerei ist Moskau, wo sich die grösste Anzahl Fabriken befindet; hierauf folgt das Gouvernement Grodno. Die Anzahl der Wollwebereien betrug im Jahre 1877 225, welche über 20.000 Arbeiter beschäftigten und Fabrikate im Werthe von $16._{95}$ Mill. Rubel erzeugten; 1866 zählte man 116 Fabriken mit 15.460 Arbeitern und einem Erzeugungswerthe von rund 11 Mill. Rubel. Auch hier stehen Moskau und Grodno in erster Linie, hieran reiht sich Livland; in den anderen Gouvernements bestanden am Ende der sechziger Jahre Fabriken, die seitdem ihren Betrieb eingestellt haben. Speciell die Tuch-

fabrikation hat sich gesteigert, obgleich die Anzahl der Fabriken und der Arbeiter sich verringert hat. Das Centrum der Production ist Moskau; hierauf folgt Wolhynien und Podolien, Grodno, Ssimbirsk, Kijew, Tschernigow, Tambow, Ssaratow, Tula, Minsk, Livland u. s. w. Das Eingehen vieler Tuchfabriken erklärt sich durch die Anfangs der sechziger Jahre erfolgte Aufhebung der Leibeigenschaft. Viele Gutsbesitzer, welche über eine grössere Anzahl leibeigener Bauern und dadurch über eine bedeutende nahezu kostenlose menschliche Arbeitskraft verfügten, fanden in der Tuchfabrikation ein Mittel zur Verwerthung. Der Betrieb der Tuchfabrikation als landwirthschaftliches Nebengewerbe hörte seitdem auf. Wollfabrikate der verschiedensten Art werden jedoch in Russland in der Regel in grösseren Mengen eingeführt; in den letzten Jahren ist allerdings eine Verringerung eingetreten, zumeist durch die Valutaentwerthung, verbunden mit der Einführung des Goldzolles, hervorgerufen.[1])

Die Leinenindustrie hat sich in den letzten Jahrzehnten verhältnissmässig nicht unbedeutend entwickelt. Die Anzahl der Fabriken hat sich zwar nicht vermehrt, jene der Spindeln hat jedoch zugenommen und wird auf 145.000 angegeben. Der Werth der Spinnfabrikate, 1867 auf $5._{16}$ Mill. geschätzt, soll 1877 bereits $9._{1}$ Mill. Rubel betragen haben; die Spinnerei beschränkt sich auf die ordinären Nummern bis 50, feinere Nummern werden nur ausnahmsweise gesponnen; in einer einzigen Fabrik wurde bis Nr. 140 gesponnen. Von den 20 Fabriken befanden sich 4 im Gouvernement Wladimir, 6 in Kostroma, je 3 in St. Petersburg und Warschau. In der Weberei ist ein Rückgang in der Anzahl der Fabriken und der Arbeiter eingetreten, während die Production gestiegen zu sein scheint. Der Werth der Jahresproduction wird 1868 auf $4._{9}$, 1877 auf $8._{6}$ Mill. Rubel geschätzt. Die meisten Fabriken befinden sich in den Gouvernements Wladimir, Kostroma und Tschernikew; die Zahl der Webstühle wird 1877 mit 14.000 angegeben. Unter den Exportartikeln kommt nur Sackleinwand in Betracht; 1868—1872 im Durchschnitte jährlich im Werthe von beiläufig $^3/_4$ Mill.,

[1]) Von Tuchen fanden einige Genres aus Brünn und Verviers Eingang. Italien Cloth (Zanella) liefert England; Cachemirs wurden früher aus Gera, Schleiz, Roubaix und England eingeführt. Seit 1877 ist der Import fast auf Null gesunken.

1873—1877 $^1/_2$ Mill. Rubel. — Die Hanfindustrie liefert dem Verkehr Tauwerk und Stricke; die Ausfuhr bewegt sich jedoch seit einem halben Jahrhundert innerhalb derselben Mengen; 1824—1828 wurden an Seilen und Tauen 276.700 Pud ausgeführt, 1844—1846 331.000, 1877 244.000 Pud. Hanfgespinnste wurden 1877 $^1/_4$ Mill., 1878 über 300.000 Pud exportirt.

Die Seidenfabrikation hat namentlich seit dem Jahre 1872 einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen und seit 1877 durch den Goldzoll in einigen Artikeln eine mächtige Förderung erfahren. Deutsche und schweizerische Fabrikate haben selbst bei einem Zolle von 5 Rubel per russisches Pfund noch Absatz auf den russischen Märkten gefunden; seitdem hat der Import, wie bereits erwähnt, nachgelassen.[1]) Der Import an Seide ist in stetigem Steigen begriffen, wenn man die Kriegsjahre ausser Betracht lässt.[2]) Die Industrie ist zumeist Hausindustrie, die ihren Sitz in der Umgebung von Moskau hat. Der Rohstoff wird zumeist aus Italien, ferner aus Transkaukasien und Persien eingeführt. Die Seidengarne werden aus Mailand, die gefärbten aus Lyon, geringe Mengen auch aus Basel bezogen. Seidentuchgarne kommen aus England, der Schweiz und Deutschland.

Unter den übrigen Industriezweigen gewann die Production von Papier, Leder, Porzellan und Fayence in dem Zeitraume von 1850—1879 an Ausdehnung. Man zählte 1850 159 Schreibpapierfabriken mit einem Productionswerthe von $3._2$ Mill. Rubel, 1879 126 Fabriken mit einer Jahresproduction von $9._6$ Mill. Rubel. Die Anzahl der Lederfabriken steigerte sich von 1890 auf 3321, der Werth der Production von $8._6$ Mill. auf 42 Mill. Rubel in demselben Zeitraume. In der Porzellan- und Fayenceindustrie zählte man 1850 48, 1879 54 Fabriken, der Productionswerth wird auf $0._6$ und $2._8$ Mill. angegeben. Die chemische Industrie datirt seit dem Jahre 1822, begünstigt durch den hohen Schutz entstanden kleinere Fabriken. Im Jahre 1850 gab es 118 Fabriken mit einer Jahresproduction von $2._2$ Mill. Rubel, 1879 160 Fabriken

[1]) Eigenthümlich ist es, dass der russische Tarif die Einfuhr von Seide mit einem Zoll von $9._9$—99 Mark für 100 Kilogr. belegt; von Seidenwatta wird ein Zoll von 24 Mark, für gefärbte Seide von 36 Mark und für Zwirn und Rohseide von 100 Mark für 100 Kilogr. erhoben.

[2]) Es wurden nämlich eingeführt Pud: im Jahre 1872 16.500, 1878 27.300, 1879 34.200.

mit einem Erzeugungswerthe von $9._6$ Mill. Rubel. Gleichzeitig stieg jedoch auch der Import von Farbwaaren und Chemikalien, jedenfalls in Folge der entwickelten Manufacturen während dieses Zeitraumes. Seit einigen Jahren werden auch Anstrengungen gemacht, die Fabrikation von Eisen-, Stahl- und Metallwaaren zu heben, und die seit 1879 erhöhten Zölle auf Locomotiv-Tender, Flügel, Pianinos und Orgeln, ferner auf Gusseisen, Stahl bezwecken eine Begünstigung dieser Industriezweige.[1]) Die Berichte über die letzte nationale Ausstellung in Moskau heben hervor, dass man mit bedeutendem Erfolge bemüht sei, durch die Maschinenindustrie den Bedarf im Inlande durch russische Arbeitskraft vollständig zu decken.[2]) Fabriken, welche sich mit der Erzeugung landwirthschaftlicher Maschinen beschäftigen, gibt es noch wenige, zumeist in Warschau, St. Petersburg, Charkow und Odessa, und die Fabrikate sind zumeist Copien. Hier mag auch des Aufschwunges der Zuckerindustrie gedacht werden, deren Anfänge in das vorige Jahrhundert zurückreichen. Erst seit 1838, nach der erfolgten Erhöhung des Zolles auf Zucker, entwickelte sich dieselbe namentlich in den drei südwestlichen Gouvernements Kiew, Wolhynien und Podolien. Zumeist waren es Schweizer und Franzosen, welche die Zuckerindustrie empor brachten, und im Jahre 1875 zählte man 271 Fabriken (sammt Polen). Die Zuckerfabrikation wird auf über 16 Mill. Pud angegeben, wovon auf die erwähnten Gebiete über $11._9$ Mill. entfallen. Zuckerraffinerien zählte man im Ganzen 29.[3]) Zucker, früher ein bedeutender Importartikel (1875 noch $1\frac{1}{2}$ Mill. Pud im Werthe von $6._8$ Mill. Rubel), wird nun in bedeutenden Mengen ausgeführt.[4])

4. Das Königreich Polen erheischt eine besondere Darstellung, da es bis zum Jahre 1851 ein besonderes Zollgebiet ausmachte,

[1]) Russische Revue, Band 17, S. 445. Poznanski: Die Veränderungen des russischen Zolltarifs für Eisenwaaren u. s. w.

[2]) Austria 1882, S. 607.

[3]) Vergl. Kaufmann, Die Zuckerindustrie, S. 59 f. und Mittheilungen der österr.-ung. Consulatsbehörde 1882, S. 405 f.

[4]) Es betrug in Pud:

	Einfuhr	Ausfuhr
1876	491.000	499.000
1877	1000	3,891.000
1878	680	297.000
1879	620	159.600

wo allerdings auch die in Russland herrschenden handelspolitischen Grundsätze zur Anwendung kamen. Einzelne Industriezweige entwickelten sich unter dem Schutztarife, und die Regierung gewährte den Fabrikanten allerlei Begünstigungen und Erleichterungen und legte mit bedeutenden Kosten Musterfabriken an. In erster Linie hat die Schafwollindustrie in Warschau und Umgebung an Ausdehnung gewonnen. Vor 1830 war es zumeist die Erzeugung glatter Tuchstoffe, worauf sich die Thätigkeit der Fabrikanten richtete. Das erforderliche Kammgarn wurde aus dem Auslande bezogen, da erst im Jahre 1829 die erste Kammgarnspinnerei entstand. Im Jahre 1820 betrug die Anzahl der Webstühle 2400, 1829 5461 mit einem jährlichen Productionswerthe von 6 Mill. Rubel. Die politischen Wirren der dreissiger Jahre übten eine nachtheilige Wirkung aus und die Production verminderte sich fast um zwei Drittheile. Es vollzog sich nun auch hier jener Process, der in den vorgeschrittenen Culturstaaten bereits ganz überwunden war: die Verdrängung der Handarbeit durch die Maschinen. „Die Kleinindustrie, der handwerksmässige Betrieb, bisher das tonangebende charakteristische Element des polnischen Gewerbefleisses", muss der Grossindustrie weichen. Die kleinen Werkstätten machen den mit Dampfkraft betriebenen Fabriken Platz. „Die im Jahre 1851 erfolgte Aufhebung der Zwischenzölle gegen das russische Reich bedeutet das Ende der Krise für die polnische Wollindustrie"; die Production steigerte sich von Jahr zu Jahr, überstieg bereits 1871 das Maximum von 1829 und hat namentlich seit 1877 innerhalb vier Jahren eine bis dahin ungeahnte Ausdehnung gewonnen. Die Einführung der Goldzölle erhöhte den Schutz, beschränkte den ohnehin nicht gerade bedeutenden Import; die massenhaften Bestellungen der Regierung steigerten die Production, und die durch den Krieg herbeigeführte Entwerthung des Papierrubels blieb auf die weitere Ausdehnung der Industrie nicht ohne nachhaltigen Einfluss. Der jährliche Productionswerth der Wollindustrie in Polen stieg von 4 Mill. Rubel 1874 auf 7 Mill. 1875, 10 Mill. 1877, 15 Mill. 1878 und mehr als 20 Mill. 1879.[1]) Die Baumwollindustrie

[1]) Hauptsitze der Schafwollindustrie: Lódź, „der Manchester des Ostens", 1865 mit 27 grösseren Etablissements für die Wollindustrie mit einem jährlichen Productionswerthe von 560.000 Rubel; 1873 mit 73 Schafwollfabriken mit einem

bewegt sich bis 1860 in bescheidenen Grenzen; der Productionswerth überstieg nicht $2._5$ Mill. Rubel; seitdem ist der Werth der erzeugten Mengen von 8 Mill. Rubel im Jahre 1860 auf $26._4$ Mill. im Jahre 1878 und $28._4$ Mill. im Jahre 1879 gestiegen. Auch in diesem Industriezweige steht das Gouvernement Piotrków mit Lódź in erster Linie; in dem genannten Orte befinden sich 500 grössere und kleinere Fabriken, welche 12.000 Arbeiter beschäftigen und Waaren im Werthe von rund 22 Mill. Rubel erzeugen; ferner Pabjanice mit einer Jahresproduction im Werthe von $4._5$ Mill. Rubel. — Die Anfänge der Flachs- und Hanfindustrie in Polen gehen auf die dreissiger Jahre zurück, zumeist Kleinindustrie; die Fabriken gingen zumeist ein; eine einzige rühmenswerthe Ausnahme bildet die Fabrik in Zyrardów, der einzige

Productionswerthe von $5._{19}$ Mill. Rubel; 1879 mit 96 Fabriken und 11 Mill. Rubel Erzeugungswerth. Vor 40 Jahren ein ärmlicher Ort, zählt die Stadt gegenwärtig 120.000 Einwohner, darunter 70.000 Arbeiter. — Zgierz, die Anzahl der Schafwollfabriken stieg von 12 im Jahre 1865 auf 113 im Jahre 1878 und 126 im Jahre 1879; der Productionswerth stieg in demselben Zeitraume von 318.000 auf 3 Mill. Rubel. — Tomaszow zählte 1865 9 Tuchfabriken, 1879 128; der Productionswerth stieg von 479.000 auf 4 Mill. Rubel. Die genannten Orte liegen insgesammt im Piotrkówer Gouvernement; zunächst steht jenes von Kalisch, wo sich im Jahre 1879 33 Fabriken mit einem Productionswerth von $1._5$ Mill. Rubel befinden. Die Erzeugnisse der ländlichen Bevölkerung können gegenwärtig auf 300.000 Rubel, zumeist in den Kreisen Hrubicszów und Janów, des Lubliner und in jenen von Kromotów und Koszyce des Kiolcer Gouvernements veranschlagt werden. Die Zunahme der Production ist auf folgender Tabelle ersichtlich. Es betrug:

	Der Erzeugungswerth in Mill. Rubel	Die Anzahl der beschäftigten Arbeiter
1820	$3._6$	5560
1832	$1._9$	3261
1840	$2._6$	3794
1845	$1._9$	3108
1855	$2._5$	8012
1860	$4._4$	8157
1870	$4._0$	4152
1873	$4._7$	4484
1874	$7._8$	5853
1875	$8._3$	5813
1876	$8._8$	6620
1877	$10._6$	5973
1878	$14._9$	8090
1879	$20._1$	9217

mächtige Repräsentant der Grossfabrikation auf dem Gebiete der heimischen Flachsindustrie. Die Seidenindustrie ist ganz unbedeutend; der jährliche Productionswerth beträgt kaum $^1/_2$ Million.[1])

5. Die Montanindustrie hat bis in die sechziger Jahre nur geringe Fortschritte gemacht; der Mangel an Eisenbahnen vertheuerte die Fracht, und die fast ausschliessliche Verwendung von Holz erhöhte die Erzeugungskosten. Seitdem hat sich Mancherlei verändert. Die Aufhebung der Leibeigenschaft, der Bau von Eisenbahnen und die Auffindung von Kohlen blieben auf die Entwicklung dieses Industriezweiges nicht ohne nachhaltigen Einfluss. Die Gesetzgebung war nicht unthätig. Im Jahre 1870 wurde ein neues Gesetz für die Goldwäschereien erlassen, ferner Gesetze über die Ausbeute des goldführenden Quarzes, über das Eigenthumsrecht des Erdinnern in Polen, über die Veräusserung der Petroleumquellen. Die dem Staate gehörigen Goldminen und Salzwerke sind Privatleuten zur Ausbeute übergeben worden. Die Bergwerksabgaben wurden ermässigt, die Abgaben von Platin, von Gold und Erdölen wurden 1874 aufgehoben.[2])

In ganz ausserordentlicher Weise hat namentlich seit 1850 die Steinkohlenproduction zugenommen; 1830 war dieselbe auf $0._6$ Mill. Pud, 1850 auf $3._2$ Mill. angegeben; 1860 betrug sie 8, im Vergleiche zu der Ausdehnung der Steinkohlenlager ($2._4$ Mill.

[1]) Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem statistischen Departement im k. k. Handelsministerium. Wien 1880, S. 297.

[2]) Ueber die russische Montanindustrie, eine Reihe sehr belehrender Aufsätze in der russischen Revue, herausgegeben von Röttger, besonders XIII. Bd.

Die Kupferproduction betrug im Durchschnitte in Pud:

	in Barren	in Roherzen
1867—1871	270.724	24.345
1872—1876	221.880	22.277

1877 wurden 213.931, 1878 214.884 Pud gewonnen, daher ein Rückgang. Zurückgegangen ist die Erzeugung von Zinn im Gouvernement Wiborg, wo dieses Metall ausschliesslich gefördert wurde; in Folge der Erschöpfung der Grube in Pitkareuda ist die Production keine beständige. Auch das geförderte Zinkerzquantum weist schwankende Ziffern auf, $1._{15}$ Mill. Pud im Jahre 1867 steigend bis 1874 mit $6._1$ Mill., seitdem ein Sinken auf 4 Mill. 1875 und $3._7$ Mill. 1877. Die Masse des geschmolzenen Erzes stieg von $1._{97}$ Mill. 1867 auf $2._6$ Mill. 1877; das gewonnene Rohzink schwankte zwischen 180.000 und 282.000 Pud innerhalb desselben Zeitraumes; das gewalzte Zink zwischen 23.000—28.000 Pud. Das geförderte Eisenerzquantum, sowie die Gusseisenproduction hat sich gesteigert, und zwar ersteres von $36._8$ Mill. auf $64._9$ Mill. 1875 und $61._7$ Mill. 1876, letzteres von $17._5$ auf $26._9$ Mill. in den Jahren 1867—1876.

Dessatinen) allerdings eine unbedeutende Menge;[1]) 1870 $28._6$, 1875 $76._6$ Mill. Pud. Ferner stieg die Erzeugung von Anthracit von $6._8$ Mill. Pud im Jahre 1867 auf $33._3$ im Jahre 1876; von Brennkohle und bituminösem Schiefer von 80.000 Pud auf über 2 Mill.

Die Petroleumgewinnung im Kaukasus hat in der neuesten Zeit ihre Production durchaus nach amerikanischem Muster eingerichtet, und grosse eiserne Dampfer fahren bis an die Productionsstätte heran, um die Erzeugnisse unmittelbar aufzunehmen und auf der Wolga nach dem Innern zu verführen. Gleichzeitig wird an einer Eisenbahnverbindung der kaukasischen Petroleumlager mit den Häfen des schwarzen Meeres gearbeitet. Die russische Fabrikation ist sichtlich bemüht, die Qualität des Productes zu verbessern, um dem amerikanischen Petroleum auf dem heimischen Markte die Concurrenz unmöglich zu machen. Der Consum des inländischen Petroleums steigerte sich auch in der That, zum Theil schon in Folge des Preises, indem russisches Petroleum auf dem Petersburger Markte um 15—20 Perc. billiger steht als das ausländische. Auch beschränkt sich die russische Industrie nicht mehr auf die Herstellung des gewöhnlichen Brennöls; in Nischny-Nowgorod wird auch Schmieröl erzeugt, welches namentlich in den belgischen Fabriken grosse Verbreitung gefunden hat. Mit der Gewinnung von Photogen sind im Kreise Baku allein 195 Etablissements beschäftigt. Auch aus den Einfuhrmengen lässt sich entnehmen, dass das russische Leuchtöl den inneren Markt sich erobert. Im Jahre 1873 entfielen von dem in Russland consumirten Quantum (120 Mill. Kilogr.) noch $68._3$ Perc. auf ausländisches Petroleum, 1880 wurde fast ausschliesslich inländisches verbraucht. Petroleum wurden gewonnen 1867 fast 1 Mill. Pud, 1875 $8._2$, 1877 12 Mill., 1878 $15._3$ Mill., 1879 $21._5$ Mill.; zumeist in Baku und Tiflis. Der Rest entfällt auf Tiflis und Kuban.[2]) — Die Salzproduction schwankt

[1]) In England werden 5490 per Dessatin, in Deutschland 2100, in Russland 20 Pud per Dessatin gewonnen.

[2]) Im Jahre 1872 wurde der Consum Russlands durch Einfuhr von 77 Perc. gedeckt, 1876 blos durch 45 Perc., 1877 durch 27 Perc., demnach wurden 73 Perc. des Bedarfs durch die eigene Erzeugung gedeckt. Die Erzeugung per Meterctr. stellt sich an der Grube in österr. Gulden:

Pennsylvanien .	$3._{30}$—$3._{50}$	Galizien	$6._{50}$—10
Rumänien . . .	$3._{60}$—4	Russland (Baku)	$0._{30}$—$0._{60}$

Gintl in der österr. Monatsschrift für den Orient 1881, S. 41.

zwischen 36 und $50._4$ Mill. Pud.; die höchste Ziffer erscheint im Jahre 1873. Hievon entfallen jedoch blos 3—$4._6$ Mill. auf Steinsalz; durch Verdunstung werden gewonnen 11—14 Mill. Pud, aus den Salzseen 19—35 Mill.

Die Goldproduction ist seit 1830 beträchtlich gestiegen, während die Silbererzeugung zurückgegangen ist. Für Gold kommen in Betracht: Sibirien und der Ural. Bis zum Jahre 1870 war das Recht des Goldsuchens und der Bearbeitung goldhaltiger Plätze einigen bevorzugten Ständen, Edelleuten, Beamten und Kaufleuten vorbehalten; eine Beschränkung, die seitdem aufgehoben wurde. Es ist ein buntes Gemisch von Leuten der verschiedensten Lebensstellung, Nationalität und Religion, die sich auf den Goldgruben zusammenfinden und alle dasselbe Ziel im Auge haben: grossen Gewinn in kürzester Zeit. Der Edelmann und der sibirische Bauer, der frühere Kanzlist, der ehemalige Officier, der entlassene Sträfling, der Grossrusse und der Jakute, der Pole und der Buräte, der Tscherkesse und der Deutsche, der Lette und der Tatar leben und arbeiten hier gemeinschaftlich unter den sengenden Strahlen der Sommersonne wie bei 40 Grad Kälte, theils als Arbeiter, theils als Beamte.[1])

6. Der Werth der russischen Handelsstatistik ist nach dem Urtheile fast aller Fachmänner ein sehr problematischer; die Export-

[1]) Die russische Gold- und Silberproduction betrug nach der Zusammenstellung von Sortbeer in dem 57. Ergänzungsheft der Petermann'schen Mittheilungen S. 41, und zwar Gold:

	Kilogr. im Ganzen	Kilogr. im jährlichen Durchschnitte	Werth im Netto in Mill. Mark
1801—1810	1.660	165	$0._{460}$
1811—1820	3.140	315	$0._{879}$
1821—1830	33.750	3.375	$9._{416}$
1831—1840	70.495	7.050	$19._{669}$
1841—1850	225.150	22.515	$62._{817}$
1851—1855	123.660	24.730	$68._{997}$
1856—1860	132.850	26.570	$74._{130}$
1861—1865	120.420	24.085	$67._{197}$
1866—1870	150.250	30.050	$83._{839}$
1871—1875	166.900	33.380	$93._{130}$
Summe .	1028.275	172.235	$480._{534}$

Seitdem sind folgende Angaben in die Oeffentlichkeit gelangt, die wir zur Ergänzung der Sortbeer'schen Zusammenstellung hierher setzen: 1876 2054 Pud, 1877 2502, 1878 2572.

listen können jedoch wenigstens zum Anhaltspunkte dienen, um die Entwicklung des Verkehrs ziffermässig zu verfolgen, während die Ausweise über die Einfuhr nicht einmal ein richtiges Bild des legitimen Verkehres bieten. Der Schmuggel war von jeher ein sehr beträchtlicher und hat bis in die neueste Zeit trotz aller dagegen ergriffenen Massnahmen nicht unterdrückt werden können. Ungemein erschwerend für die Vergleichung ist das Schwanken der Valuta; bald Silberrubel, bald Papierrubel mit wechselndem Agio,[1]) ferner auch der Umstand, dass das russische Zollgebiet erst seit der Einbeziehung Polens nach Beseitigung der Zwischenzolllinien im Jahre 1851 seinen gegenwärtigen Umfang erhielt.[2])

Die Silberproduction betrug:

	Kilogr. im Ganzen	Kilogr. im jährlichen Durchschnitte	Werth im Netto in Mill. Mark
1801—1810	201.500	20.150	$3._{627}$
1811—1820	227.700	22.770	$4._{099}$
1821—1830	232.600	23.260	$4._{187}$
1831—1840	206.100	20.610	$3._{710}$
1841—1850	195.150	19.515	$3._{513}$
1851—1855	85.780	17.155	$3._{088}$
1856—1860	86.910	17.380	$3._{128}$
1861—1865	86.160	17.230	$3._{101}$
1866—1870	81.460	16.290	$2._{932}$
1871—1875	57.480	11.465	$2._{069}$
Summe	1460.840	185.825	$33._{454}$

Seitdem betrug die Production: 1876 683, 1877 681, 1878 679 Pud.

[1]) Vgl. Schnitzler, l'Empire des Tsars, IV., p. 769 fg. Wagner, Die russische Papierwährung, Riga, 1868, S. 144 fg., endlich Lexis in der Zeitschrift für Nationalökonomie und Culturgeschichte.

[2]) Dem bekannten Statistiker Tengoborski entlehnen wir über die Jahre 1822—1851 folgende Tabelle über den russischen Handel:

	Einfuhr in Millionen Rubel Silber	Ausfuhr in Millionen Rubel Silber
1822—1826	$229._{327}$	$268._{213}$
1827—1831	$265._{842}$	$312._{692}$
1832—1836	$287._{390}$	$323._{904}$
1837—1841	$360._{104}$	$412._{279}$
1842—1846	$399._{270}$	$438._{404}$
1847—1851	$464._{710}$	$510._{013}$

Ausfuhr in Mill. Rubel:

	Europa	Finnland	Asien	Zusammen
1869	$247._{1}$	$9._{4}$	$7._{9}$	$264._{4}$
1870	$342._{8}$	$8._{7}$	$8._{4}$	$359._{9}$

In dem russisch-europäischen Handel nimmt die Ein- und Ausfuhr von Genussmitteln die erste Stelle ein (Getreide, Getränke, Colonialwaaren, Tabak, Sämereien, Obst, Thiere und thierische Nahrungsmittel). Unter den erwähnten Artikeln sind es zumeist Getreide, Colonialwaaren und Thiere, welche den Hauptumsatz bewerkstelligen. Bis in die vierziger Jahre fand ein bedeutendes Schwanken in der Getreideausfuhr statt und belief sich dieselbe auf 3—4 Mill. Hektoliter Getreide im Werthe von etwa 10.09 Mill. Rubel. Die Beseitigung der Getreidezölle in England, die Steigerung der Preise auf dem Londoner Markte waren für die Entwicklung des Getreidehandels von gewichtigem Einflusse. In Folge des Krimkrieges wurde die Getreideausfuhr aus den russischen Häfen nach der Türkei und nach England gesperrt; die Getreidepreise stiegen ausserordentlich — von 53 Schilling per Quarter im Jahre 1853 auf 73 im Jahre 1854 und 74.8 sh.[1] im Jahre 1855, während im Hungerjahre 1847 der Durchschnittspreis blos 70 Schilling betrug — und die Ausfuhr erfolgte, wenn auch in geringeren Mengen, über Danzig und Königsberg auf der Weichsel und Memel. In dem Jahrfünft

	Europa	Finnland	Asien	Zusammen
1871	352.8	7.6	8.9	369.3
1872	311.6	6.2	9.3	327.1
1873	345.9	8.8	9.8	364.5
1874	411.2	10.3	10.3	431.8
1875	360.6	11.8	9.6	382
1876	379.3	12	9.4	400.7
1877	508.3	12.7	6.9	527.9
1878	596.5	12.3	9.3	618.1
1879	606.4	10.8	10.5	627.8

Einfuhr in Mill. Rubel:

	Europa	Finnland	Asien	Zusammen
1869	319.4	4.7	17.9	342
1870	309.1	6.3	20.5	335.9
1871	344.6	8	15.9	368.5
1872	407.7	8.3	19.2	435.2
1873	412.5	9.5	21	443
1874	440.2	10.7	20.5	471.4
1875	498.9	11.3	20.8	531
1876	442.8	10.3	24.5	477.6
1877	291.5	9	20.5	321
1878	557.7	9.8	28.1	595.6
1879	548.2	9.2	30.3	577.7

nach dem Kriege stieg die Getreideausfuhr und hat seitdem stetig zugenommen. Zwei Thatsachen waren für den Getreidehandel Russlands bedeutungsvoll: die Aufhebung der Leibeigenschaft in Russland und die Steigerung der Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten seit dem Secessionskriege. In den ersten Jahren desselben sendeten die Weststaaten Nordamerikas, denen durch die Verkehrssperre gegen den Süden das Absatzgebiet eingeengt war, ihren Ueberschuss auf den europäischen Markt; die russischen Zufuhren blieben auf dem englischen Markte fast stationär, während die amerikanischen, die bisher $26._3$ Perc. der Weizenzufuhr Grossbritanniens ausmachten, 1861—1864 auf $48._4$ Perc. stiegen. Die lange Dauer des Krieges entzog dem Westen Arbeitskräfte und lähmte die Production. Noch im Jahre 1867 lieferte Russland 44 Perc., die Vereinigten Staaten 14 Perc. des englischen Getreidebedarfes; bereits in den zwei darauf folgenden Jahren stellte sich das Verhältniss auf 32 und 18, 1872 auf 51 und 24. Seit 1874 ist das Uebergewicht in der Approvisionirung Englands entschieden auf amerikanischer Seite; im Jahre 1878 lieferten die Vereinigten Staaten 51 Perc. an Weizen und mehr als 85 Perc. Mais.[1])

Seit der Mitte der sechziger Jahre haben die Eisenbahnen, welche die schwarze Erde in Verbindung mit den wichtigsten Häfen brachten, dem Getreidehandel mächtigen Vorschub geleistet. Ende 1867 waren in Russland über 5100 Kilom. Eisenbahnen in Betrieb, wovon etwas über 700 auf den Tschernošjom entfielen; von den in den nächsten drei Jahren gebauten Eisenbahnen entfielen mehr als zwei Drittel auf die Getreideprovinzen. Bis in die Mitte der siebziger Jahre kamen neue Schienenwege in einer Ausdehnung von über 7500 Kilom. hinzu. St. Petersburg, Riga, Odessa und Teganrog wurden mit den Productionsstätten

[1]) Es ist nicht ohne Interesse, dass man bereits 1847 in dem amerikanischen Getreide eine grosse Gefahr für die landwirthschaftliche Production Russlands erblickte; in einer in diesem Jahre erschienenen Denkschrift des Domänenministers, welche auch bei Reden, Russlands Kraftelemente und Einflussmittel, Frankfurt a. M. 1854. S. 85 im Auszuge wiedergegeben ist, werden als gefährliche Concurrenten Russlands genannt: Rumänien, Egypten, Ungarn. „Mit der schlimmsten Nebenbuhlerschaft", heisst es sodann wörtlich, „bedroht uns Nordamerika . . . so dass endlich Amerika mit seinen jährlich weiter reichenden Canälen und Eisenbahnen und bei der wachsenden Handelsflotte uns bald von dem englischen Getreidemarkte verdrängen wird."

des Getreides in Verbindung gebracht; ein gewaltiger Concurrenzkampf entspinnt sich zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres und der Ostsee. Die Wolga, für den Getreidetransport von ausserordentlicher Wichtigkeit, gibt einen Theil desselben an die Eisenbahnen ab. Die deutschen Städte Danzig und Königsberg wurden später mit den Erzeugungsgebieten verbunden und traten mit Odessa in mächtigen Mitbewerb. Durch den Schienenweg von Moskau nach der unteren Wolga wurde die Ausfuhr von Roggen in grösseren Mengen möglich. Seit dem türkisch-russischen Kriege hat das Sinken des Rubelcourses zu einer weiteren Steigerung der Getreideausfuhr Anlass gegeben.[1])

Die russische Getreideausfuhr betrug in Mill.:

Jahr	Tschetwert	Rubel
1810—1813	$1._7$	—
1814—1843	$2._2$	—
1844—1853	$5._5$	—
1868	$12._2$	—
1870	21	163
1871	$23._2$	183
1872	$15._9$	$134._6$
1873	$12._7$	$164._4$
1874	$26._8$	$212._3$
1875	$22._4$	$180._5$
1876	$25._4$	$203._5$
1877	$30._5$	$264._1$
1878	$42._2$	$366._5$
1879	$39._7$	$363._3$

[1]) Bekanntlich sind es 17 Gouvernements, welche über den eigenen Bedarf Getreide produciren: Nischny-Nowgorod, Kasan, Szimbirsk, Ssaratow, Pensa, Tambow, Rjasjn, Tula, Orel, Kursk, Charkow, Woronesh, Poltawa, Tschernigow, Kijew, Podolien und Wolhynien; die 4 südöstlichen: Ufa, Orenburg, Ssamara und Astrachan, endlich die 5 südlichen: Das Gebiet der donischen Kosaken, Bessarabien, Chersson, Taurien und Jekaterinoslaw. Russische Revue, 1877, Bd. 11, Keussler, die Lage der Landwirthschaft in Russland. Die auf kaiserlichen Befehl am 26. März 1872 eingesetzte Commission zur Untersuchung des Zustandes der Landwirthschaft hat den Beweis erbracht, dass die landwirthschaftliche Production nicht gleichen Schritt halte mit der Zunahme der Bevölkerung. So betrug die Getreideproduction in den vierziger Jahren 240 Mill. Tschetwert (à $2._{09}$ Hektoliter), in den ersten siebziger Jahren 270 Mill. Tschetwert, ist daher nur um 16 Perc. gestiegen, während die Bevölkerung um 20 Perc. zunahm. Auf den Kopf kamen 1840—1847 $3._9$, 1870 bis 1871 nur $3._5$ Tschetwert Getreide.

Was die verschiedenen Getreidearten anbelangt, steht Weizen dem Werthe nach in erster Linie, während der Menge nach Roggen in manchen Jahren den Vorrang behauptet. Gerste unterliegt grossen Schwankungen; die Ausfuhr von Hafer steigt stetig. Die Bestimmungsländer sind: Grossbritannien, Frankreich und Deutschland für Weizen, Deutschland, Grossbritannien und Holland für Roggen; die verhältnissmässig geringen Mengen von Mehl, die zur Ausfuhr gelangen, gehen in die Türkei, nach Schweden und Norwegen.

Der Export an Vieh weist mannigfache Schwankungen auf; in den Jahren 1861—1870 bewegt er sich in aufsteigender Linie; während des deutsch-französischen Krieges wurden grosse Mengen für die Verproviantirung der Armeen nach Deutschland gesendet. Bis 1875 ist ein stetiges Sinken bemerkbar, seitdem wieder eine Steigerung, indem der gesunkene Cours des russischen Papiergeldes für das Ausland den Bezug russischen Viehes ausserordentlich vortheilhaft machte. Die Hauptabsatzländer sind: Oesterreich-Ungarn und Deutschland; in dritter Linie steht Rumänien, sodann folgt die Türkei und nur verhältnissmässig geringe Mengen werden nach England und zum Theil auch nach Frankreich abgesetzt.[1]) — Die Ausfuhr von Butter ist keine bedeutende; der Export von Talg hat beträchtlich abgenommen in Folge der gewaltigen Concurrenz Australiens und Amerikas.

Bedeutend ist der Export von Flachs. Russland beherrscht gegenwärtig mit diesem Artikel den Weltmarkt. Die Ausfuhr betrug 1837—1841 im jährlichen Durchschnitte $2._{737}$ Mill. Pud, 1845—1849 $3._{192}$, 1876—1878 $9._{2}$, 1879 $11._{2}$ Mill. Pud Flachs und $1._{6}$ Mill. Pud Heede. Dem Werthe nach betrug die Ausfuhr 1822 $1._{5}$ Mill. Rubel Flachs und $0._{1}$ Mill. Rubel Flachsheede, 1841 3 Mill. Rubel Flachs und $0._{5}$ Mill. Rubel Flachsheede. In den Jahren 1868 bis 1877 wurde Flachs im Werthe von $43._{784}$ Mill. Rubel und an Flachsheede $2._{76}$ Mill. Rubel ausgeführt. Der grösste Theil geht

[1]) Der Export wird angegeben in Mill. Rubel:

1865	$2._{6}$	1875	$9._{42}$
1870	$7._{21}$	1876	$11._{76}$
1871	$6._{35}$	1877	$15._{72}$
1872	$10._{16}$	1878	$16._{79}$
1873	$10._{66}$	1879	$14._{45}$
1874	$7._{66}$		

nach England und Deutschland, hierauf folgen Frankreich, Oesterreich und Belgien. Selbst die Vereinigten Staaten beziehen gegenwärtig Flachs aus Russland. An Leinsaat wurde exportirt: 1868—1872 im jährlichen Durchschnitte $27._{18}$, 1873—1877 $26._{94}$ Mill. Rubel. Die Ausfuhr an Hanf betrug 1837—1843 $3._{03}$, 1868 $2._{699}$, 1877 $3._{392}$ Mill. Pud. Dem Werthe nach 1868 bis 1872 im jährlichen Durchschnitte $10._{76}$, 1873—1877 $12._{19}$ Mill. Rubel. Die Exportpreise sind 1868—1877 von 3 Rubel auf 4 Rubel 65 Kopeken, demnach um 25 Perc. gestiegen. Hanfheede wird nur in sehr geringen Mengen zumeist nach England ausgeführt.[1]) Die Hauptorte, an welchen Flachs von deutschen, schwedischen und irländischen Agenten angekauft wird, sind: Ostrow, Grodno, Wilna, Riga und Pskow.

Die Ausfuhr der Schafwolle war von jeher für den russischen Handel sehr wichtig. Bis zum Jahre 1860 fand der Export zumeist in ungewaschenem Zustande statt, seitdem wird zumeist gewaschene Wolle ausgeführt. Hierauf ist zum Theil zurückzuführen, dass die Exportziffer abgenommen hat. Die Wollproduction hat seit 1861 abgenommen. Dies erklärt sich, abgesehen von der Concurrenz Australiens und Südamerikas, durch die Verwendung früheren Weidlandes zu Ackerland, da in Folge der gestiegenen Getreidepreise die Grundbesitzer aus dem Getreidebau mehr Nutzen ziehen konnten; namentlich in Südruss-

[1]) Vgl. den betreffenden Artikel, Die Flachscultur, der Flachshandel und die Flachsproduction Russlands, von Mathäi, in Russ. Revue, XV. Bd. 1879, S. 1—51; über die frühere Zeit reichhaltiges, wenn auch nicht gut geordnetes Material bei Reden, a. a. O. Was die Richtungen der Flachsausfuhr anbelangt, so gingen in Tausenden von Pud nach:

	1846—1850	1877
England	2845	4060
Frankreich	369	1437
Preussen	157	4696
Dänemark	134	43
Spanien und Portugal . . .	104	66
Belgien	57	221
den übrigen Ländern . . .	663	—
Oesterreich	—	375
Nordamerika	—	77
Holland	—	200

Die Angaben für 1846—1850 sind Reden entnommen, für 1877 dem angeführten Artikel in der Russ. Revue.

land hat sich dieser Process am intensivsten vollzogen. Die Ausfuhr beschränkt sich auf geringere Sorten, die für die Teppichfabrikation und die Erzeugung von groben Tuchen erforderlich sind, während die Einfuhr zumeist bessere Wolle umfasst. Die Haupthandelsplätze für Merinowolle sind: Charkow, Kiew und Moskau, für gewöhnliche Wolle dagegen vornehmlich Moskau und Nischny-Nowgorod, wo alljährlich bedeutende Mengen ins Ausland verkauft werden. Ausserdem sind für den Export noch belangreich Riga, Reval und Odessa, letzteres für Merinowolle, in neuester Zeit auch Petersburg. Die Merinowolle geht namentlich nach Oesterreich, während Deutschland und England für die ordinäre russische Landwolle als Hauptabnehmer erscheinen. Im Jahre 1861 belief sich der Wollexport auf 1 Mill. Pud, 1876 $1._3$, 1877 $1._4$ Mill. Pud. Dem Werthe nach im Durchschnitte der Jahre 1868—1872 $9._7$, 1873—1877 $12._4$ Mill. Rubel, wobei jedoch zu berücksichtigen, dass die Steigerung der Preise im Jahre 1877 auf die Durchschnittsziffer des Werthes von Einfluss ist.[1])

Der Export von Halbfabrikaten und Fabrikserzeugnissen ist nur über die asiatische Grenze von Belang. Allein die Steigerung der russischen Industrie geht daraus hervor, dass der Import an Rohstoffen und Halbfabrikaten beträchtlich zugenommen hat, während jener der Fabriks- und Handwerkserzeugnisse fast stationär geblieben ist, im Verhältnisse zum Gesammtimporte sogar abgenommen hat, woraus zu entnehmen ist, dass die russische Industrie den heimischen Markt versorgt und die ausländischen Fabrikate immer mehr zurückdrängt.[2])

[1]) Der Gesammtimport an Wolle, sowohl unbearbeitet, gekrempelt und gefärbt, Gespinnst und Kunstwolle beziffert sich 1868—1872 auf $12._{58}$, 1873 bis 1877 auf $14._{755}$ Mill. Rubel.

[2]) Es betrug die Einfuhr in Mill. Rubeln:

	an Rohstoffen und Halbfabrikaten	Fabriks- und Handwerks-erzeugnisse
1872	$113._2$	$103._9$
1873	$131._3$	$111._2$
1874	$143._8$	$110._3$
1875	$159._6$	$134._4$
1876	$141._6$	$101._8$
1877	$111._7$	$67._7$

7. Was die Verkehrsbeziehungen zu den einzelnen Staaten anbelangt, so entfällt der grösste Theil auf England und Deutschland.[1]) Der Handel mit Deutschland hat in dem letzten Jahrzehnte eine beträchtlichere Steigerung erfahren als der Verkehr mit Grossbritannien. Der russisch-deutsche Handel machte 1841 $13._{9}\%$, 1871 bereits $34._{9}\%$ des russischen Gesammthandels mit Europa und Amerika aus; seitdem ist eine weitere Zunahme eingetreten.

Allerdings sind es nicht ausschliesslich deutsche Artikel, welche nach Russland von Deutschland eingeführt werden; Baumwolle, Thee, Wein und Colonialwaaren werden von deutschen Häfen nach Russland versendet. Auch der Verkehr mit der Türkei und mit Italien weist steigende Ziffern auf, während der Import aus Holland, Schweden und Norwegen, Frankreich, Belgien und Griechenland nicht sehr bedeutend gestiegen ist. Die grössten Schwankungen weist der Verkehr mit Amerika auf, und zwar sowohl mit den Vereinigten Staaten, als auch mit Südamerika.

Der Handelsverkehr mit Oesterreich steht hinter den genannten Ländern vielfach zurück. Die wichtigsten Artikel bei der Ausfuhr nach Oesterreich sind Weizen, Roggen, Gerste, Mais, Schweine, Flachs und Heede, Schafwolle, bei dem Importe: Steinkohle, Holz, landwirthschaftliche und andere Maschinen,

	an Rohstoffen und Halbfabrikaten	Fabriks- und Handwerks-erzeugnisse
1878	$195._{1}$	$134._{5}$
1879	$271._{4}$	$110._{3}$
1880	$242._{1}$	$124._{8}$

1)

	Grossbritannien		Deutschland	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1870	$106._{88}$	—	$136._{42}$	—
1871	$97._{28}$	—	$152._{71}$	—
1872	$120._{06}$	$143._{3}$	$171._{32}$	$77._{3}$
1873	$128._{58}$	$129._{2}$	$167._{01}$	$109._{9}$
1874	$128._{36}$	$136._{5}$	$179._{73}$	$136._{5}$
1875	$133._{70}$	$130._{8}$	$221._{44}$	$109._{9}$
1876	$104._{43}$	$132._{3}$	$197._{71}$	$120._{5}$
1877	$92._{81}$	$148._{5}$	$148._{47}$	$196._{7}$
1878	$161._{56}$	$191._{1}$	$263._{13}$	$175._{6}$
1879	$146._{29}$	$184._{4}$	$266._{86}$	$186._{6}$

Salz, Früchte, Baumwolle, Sensen, Sicheln, Kleidungsstücke, Kurzwaaren u. s. w.[1])

8. Die russische Handelsmarine ist eine Schöpfung des letzten Jahrhunderts. Im Jahre 1785 zählte man blos 50 russische Handelsschiffe, 1840 bereits 682 mit einem Tonnengehalt von 90.000 Last (2000 Kilogr.), im Jahre 1871 2665 Schiffe mit 255.104 Tonnen, 1876 3643 Segelschiffe von 308.230 Tonnen und 259 Dampfer von 74.324 Tonnen. So bedeutend diese Zunahme ist, an dem Verkehre mit dem Auslande nimmt die russische Kauffarteiflotte nur eine verhältnissmässig untergeordnete Stellung ein. Was den Schifffahrtsverkehr anbelangt, so stieg die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe von 10.634 mit 1024 Mill. Tonnen im Jahre 1861 in den nächsten Jahren langsam aber stetig. Im Jahre 1870 betrug nämlich die Zahl der einlaufenden Schiffe 12.214, die der auslaufenden 12.141; 1880 15.358 und 14.908. Von den im Jahre 1880 eingegangenen Schiffen waren 2746 russische, 2660 englische, 2573 deutsche, 2047 schwedisch-norwegische, 1380

	Export	Import		Export	Import
	Mill. Rubel			Mill. Rubel	
[1]) 1863	$5._{0}$	$5._{0}$	1876	$26._{61}$	$23._{64}$
1871	$13._{86}$	$16._{75}$	1877	$49._{82}$	$19._{96}$
1872	$19._{56}$	$23._{79}$	1878	$40._{29}$	$26._{89}$
1873	$25._{46}$	$19._{86}$	1879	$32._{86}$	$19._{94}$
1874	$33._{41}$	$20._{71}$	1880	$32._{55}$	$23._{06}$
1875	$16._{63}$	$25._{82}$			

Was die übrigen Verkehrsländer anbelangt, so betrug in Mill. Rubel ohne Edelmetalle der Handel:

	1863		1879		1880	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Frankreich	$11._{1}$	$9._{4}$	$22._{8}$	$86._{0}$	$22._{4}$	$57._{6}$
Türkei	$5._{3}$	$5._{2}$	$15._{4}$	$13._{9}$	$20._{4}$	$15._{3}$
Belgien	$1._{3}$	$0._{7}$	$7._{2}$	$26._{8}$	$7._{4}$	$18._{9}$
Niederlande	$6._{5}$	$8._{9}$	$8._{6}$	$38._{7}$	$7._{5}$	$28._{2}$
Italien	$2._{3}$	$4._{1}$	$11._{9}$	$12._{2}$	$6._{3}$	$5._{8}$
Schweden und Norwegen	$2._{5}$	$2._{4}$	$3._{5}$	$12._{2}$	$2._{9}$	$12._{1}$
Dänemark	$1._{7}$	$0._{1}$	—	$5._{2}$	$0._{7}$	$5._{8}$
Griechenland	$0._{05}$	$1._{0}$	$3._{2}$	$2._{1}$	$2._{2}$	$2._{2}$
Rumänien	$1._{9}$	$1._{4}$	$1._{9}$	9	$1._{8}$	$9._{9}$
Vereinigte Staaten }	$1._{7}$	$0._{1}$	$6._{4}$	—	$10._{2}$	$5._{2}$
Südamerika }			$32._{6}$	—	16	$0._{01}$
China			$19._{0}$	2	$22._{8}$	$2._{5}$
Persien			$7._{2}$	$3._{4}$	$6._{9}$	$3._{9}$

türkische, 1088 griechische, 892 dänische, 668 österreichische, 576 holländische.

9. Am meisten hat der Verkehr über die Landgrenze zugenommen. Im Jahre 1861 entfielen von dem Verkehr über die europäische Grenze auf den Landhandel $39._{4}$ Mill. bei der Ausfuhr, $44._{03}$ Mill. bei der Einfuhr, 1879 wurden über die Landgrenze eingeführt Waaren im Werthe von $277._{36}$ Mill. Rubel und ausgeführt $161._{91}$ Mill. Rubel.[1]) Namentlich die Einfuhr von Rohproducten und Halbfabrikaten ist 1872—1879 in ausserordentlicher Weise gewachsen; von $40._{99}$ Mill. Rubel im Jahre 1873 auf $126._{35}$ Mill. 1879. Der wichtigste Artikel, welcher über die Landgrenze eingeführt wird, ist Thee. Bis zum Jahre 1873 wurde Thee zumeist über die Ostseehäfen eingeführt; seitdem ist die Gesammteinfuhr wohl gestiegen, aber blos über die europäische Landgrenze, während die Einfuhr über die Ostseehäfen gesunken ist.[2])

Für den russischen Binnenhandel hat Moskau eine hervorragende Bedeutung, hiefür und für die Fabriksindustrie nimmt

[1]) Es betrug in Mill.:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Werth Rubel	Gewicht Pud	Werth Rubel	Gewicht Pud
1872	$120._{97}$	$34._{21}$	$81._{64}$	$90._{41}$
1873	$117._{5}$	$34._{13}$	$108._{10}$	$123._{42}$
1874	$119._{8}$	$41._{92}$	$133._{58}$	$139._{87}$
1875	$241._{8}$	$53._{31}$	$103._{93}$	$105._{23}$
1876	$201._{7}$	$57._{62}$	$111._{33}$	$107._{13}$
1877	136	$47._{10}$	$211._{22}$	$167._{78}$
1878	$270._{9}$	$57._{16}$	$179._{04}$	$157._{83}$
1879	$277._{4}$	$56._{44}$	$161._{90}$	$123._{99}$

[2]) Es betrug die Einfuhr von Thee in Mill. Rubel über die

	Südhäfen	Ostseehäfen	Landgrenze	Summe
1870	$0._{91}$	$13._{62}$	$1._{89}$	$16._{46}$
1871	$1._{22}$	$17._{24}$	$2._{45}$	$20._{95}$
1872	$2._{43}$	$30._{07}$	$2._{63}$	$35._{16}$
1873	$2._{06}$	$27._{91}$	$2._{93}$	$32._{94}$
1874	$2._{05}$	$2._{92}$	$26._{37}$	$31._{39}$
1875	$1._{99}$	$4._{94}$	$31._{64}$	$38._{60}$
1876	$2._{47}$	$5._{42}$	$31._{44}$	$39._{37}$
1877	$0._{59}$	$2._{57}$	$12._{94}$	$16._{12}$
1878	$1._{76}$	$3._{32}$	$30._{49}$	$35._{61}$
1879	$1._{51}$	$3._{97}$	$35._{07}$	$40._{58}$

es die erste Stelle ein. Der Umfang des Imports geht annähernd aus der Einnahme des Hauptzollamtes hervor, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass nur ein Theil der Einfuhr in Moskau verzollt wird, während eine nicht unerhebliche Menge in Wirballen, Liebau, Riga, St. Petersburg und besonders in Reval abgefertigt wird. [1]) Moskau ist gegenwärtig wohl die wichtigste Industriestadt des russischen Reiches und die bedeutenden Importmengen von Rohstoffen und Halbfabrikaten werden in den Fabriken Moskaus verarbeitet.[2])

10. Die Häfen des weissen Meeres nehmen in dem Verkehre Russlands eine verhältnissmässig unbedeutende Stelle ein, was sich daraus erklärt, dass das Hinterland dieser Häfen ungemein schwach bevölkert ist und bei der Armuth und Bedürfnisslosigkeit derselben nach ausländischen Waaren eine äusserst geringe Nachfrage besteht. Im Durchschnitte beträgt die jährliche Einfuhr in den Jahren 1863—1867 $0._{69}$ Mill., 1870—1879 nahe eine Mill. Rubel im Werthe, wovon jedoch fast über die Hälfte auf Fische entfällt.[3]) Die sonstigen Einfuhrartikel sind: Getreide, Flachs, Heede, Holzwaaren, Theer und Leinsamen. Beträchtlicher ist die Ausfuhr. Dieselbe betrug 1863—1867 $5._{9}$ Mill. Rubel und

[1]) Die Zolleinnahmen betrugen in Mill. Rubel:

	Russland		Moskau	
	Gold	Noten	Gold	Noten
1876	—	$69._{199}$	—	$15._{935}$
1877	$30._{638}$	$2._{283}$	$6._{586}$	$0._{059}$
1878	$55._{451}$	$4._{054}$	$14._{895}$	$0._{096}$
1879	$61._{113}$	$1._{705}$	$17._{419}$	$0._{126}$
1880	$67._{648}$	$2._{314}$	$20._{204}$	$0._{168}$

[2]) Im Jahre 1879 zählte man in Moskau 18 Baumwollspinnereien mit 669.000 Spindeln, 263 Webereien mit 27.990 Webstühlen, 161 Wollfabriken, 122 Seidenfabriken, 24 Wollspinnereien, 54 Tuchfabriken. 1881 zählte man 1311 Fabriken und Etablissements mit einer Gesammtproduction von $254._{5}$ Mill. Rubel, ebensoviel als Gesammtrussland vor 25 Jahren erzeugte. Der Antheil Moskaus an der Gesammteinfuhr Russlands betrug im Durchschnitte der Jahre 1876—1879 18 Perc. Die directe Einfuhr Moskaus im Jahre 1880 im Vergleiche mit 1876 zeigt eine Steigerung von nahezu 70 Perc., während die Zunahme Russlands während dieses Zeitraumes blos $30._{6}$ Perc. ausmacht. Jahresbericht der k. k. Consulatsbehörden 1883, S. 22, überhaupt ein instructiver Aufsatz über die Stellung Moskaus.

[3]) 1870 $0._{939}$, 1879 $0._{947}$ Mill. Rubel; die niedrigste Ziffer 1871 mit $0._{712}$ Mill. Rubel.

hat sich seitdem mehr als verdoppelt; bereits 1872 erreichte sie $7._{69}$ Mill. Rubel, stieg stetig bis 1877 auf $12._{1}$ Mill. und belief sich in den zwei folgenden Jahren auf etwas über 10 Mill. Rubel. Diesem Handelsgebiete fehlen auch Eisenbahnen. Die Linie Jaroslaw-Wologda kommt nicht den Häfen des Weissen Meeres, sondern St. Petersburg und Moskau zugute, wodurch das Hinterland des Handels noch mehr verkürzt wurde.[1]) Der Haupthafen ist Archangel an der Drina.

Der grösste Theil der aus- und eingeführten Waaren geht über die Ostseehäfen. Während jedoch die Einfuhr schwankt und in den letzten Jahren eine Steigerung nicht aufweist, hat die Ausfuhr über diese Häfen zugenommen. Der wichtigste Artikel, dessen Ausfuhr mit der Entwicklung der Eisenbahnen grosse Dimensionen angenommen hat, ist Getreide. Die Ausfuhr betrug 1870 $28._{29}$, 1877 $148._{36}$, 1878 $102._{7}$, 1879 $135._{78}$ Mill. Rubel; ferner hat sich gesteigert die ausgeführte Menge von Holz, Leinsaat, Wolle, während die anderen Artikel, als Hanf, Flachsgarn, Pottasche und Borsten sich gleich geblieben oder eine Verminderung erfahren haben. Die Ausfuhr von Fabrikaten ist eine winzige und beträgt im Durchschnitte 1870—1879 rund $2._{5}$ Mill. Rubel, wovon der fünfte Theil auf Leinwand entfällt.[2])

Bis vor einem Jahrzehnt war St. Petersburg und dessen Hafen Kronstadt der Mittelpunkt des Handels von Nordrussland und vermittelte nicht nur die Ausfuhr der Landesproducte nach dem Auslande, sondern auch die Einfuhr der fremdländischen Erzeugnisse zur See. Gegenwärtig concurrirt Riga in erfolgreicher Weise mit Kronstadt und hat dem letzteren in einigen

[1]) Russische Revue 1881, X. Jahrgang, S. 242.

[2]) Ueber die Ostseehäfen betrug in Millionen die

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Werth Rubel	Gewicht Pud	Werth Rubel	Gewicht Pud
1872	$214._{84}$	$72._{91}$	$105._{5}$	$82._{5}$
1873	$232._{90}$	$72._{37}$	$140._{49}$	$137._{05}$
1874	$193._{05}$	$80._{88}$	$156._{34}$	$152._{74}$
1875	$203._{18}$	$84._{31}$	$130._{61}$	$125._{02}$
1876	$177._{58}$	$101._{38}$	$151._{36}$	$170._{38}$
1877	$138._{81}$	$99._{72}$	$249._{82}$	$223._{07}$
1878	$235._{73}$	$120._{62}$	$186._{32}$	$174._{74}$
1879	$214._{47}$	$118._{44}$	$232._{42}$	$214._{62}$

Artikeln den Rang abgelaufen. Im Jahre 1849 liefen in den Hafen von Kronstadt ein 1570 Schiffe, darunter 69 Dampfschiffe; 1881 1904 Schiffe, darunter 1009 Dampfer. Die deutsche Flagge überwiegt bezüglich der Segelschiffe, bei Dampfschiffen steht England in erster Linie. Ausgelaufen sind 1849 1550, 1881 1913 Schiffe. Ausserdem verkehrten 1881 585 Küstenfahrer, und zwar 296 Dampfschiffe. Der grösste Verkehr geht nach Deutschland, England und Holland. Verfrachtungen nach dem Mittelmeere finden in manchen Jahren gar nicht statt.

Kronstadt-St. Petersburg überragt bezüglich einiger Einfuhrartikel die übrigen Häfen, so bei Kaffee, Thee, Baumöl, Wein, Häringen und anderen Fischen, Gusseisen, Schienen, Stahl, Steinkohlen. Ausgeführt werden in beträchtlichen Mengen Roggen, Hafer, Flachs, Lein- und Hanfsamen, Packleinwand, Holz.

Der bedeutendste Hafen ist Riga. Seit der Mitte der sechziger Jahre haben die Eisenbahnen die Verkehrsbedingungen für den Rigaischen Hafen geändert und auf den Handel einen wesentlichen Einfluss auszuüben begonnen.[1])

Unter den Ausfuhrartikeln standen bis in jüngster Zeit Flachs und Hanf in erster Linie; die ausgeführte Flachsmenge betrug 1866 $2._4$, 1870 $3._3$ Mill. Pud, die höchste Ziffer während des ganzen Zeitraumes; seitdem ein beträchtlicher Rückgang; in den Jahren 1874—1878 belief sich die durchschnittliche Ausfuhr auf $1._{92}$ Mill. Pud. Der Hanfexport zur See betrug 1866 $1._4$ Mill. und hat seitdem diese Höhe nicht erreicht; in den Jahren 1874 bis 1878 schwankte die Ausfuhr zwischen 1 und $1._2$ Mill. Pud. Die Erklärung für diesen Stillstand liegt in der mächtigen Concurrenz Königsbergs, wohin russischer Flachs nunmehr direkt mittelst Eisenbahn gebracht werden kann, ohne den Hafen Rigas zu berühren. Auch der Export von Schlagleinsaat und Säelein-

[1]) Die Handelsbewegung betrug in Mill. Rubel:

	Ausfuhr	Einfuhr		Ausfuhr	Einfuhr
1866	$34._4$	$7._4$	1873	$41._3$	$26._7$
1867	$27._3$	$14._7$	1874	$43._5$	$36._3$
1868	$28._7$	$10._3$	1875	$32._8$	38
1869	$27._4$	$16._6$	1876	$40._1$	$25._4$
1870	$37._1$	$23._1$	1877	$70._2$	$30._5$
1871	$43._1$	$18._2$	1878	$56._8$	$43._6$
1872	27	$20._1$			

saat stagnirt seit 1866; damals betrug die Ausfuhr der letzteren Artikel 295.342 Tonnen, eine Menge, die seitdem nicht erreicht wurde; in den letzten Jahren sind im Durchschnitte 150.000 Tonnen rund ausgeführt worden. Dagegen ist Riga einer der bedeutendsten Exporthäfen für russisches Getreide geworden. Die Ausfuhrmengen für Roggen und Gerste waren noch 1866 bis 1870 recht unbedeutend; seit 1871 tritt eine Steigerung ein, die namentlich für Roggen in einigen Jahren sehr beträchtlich ist; auch Weizen und Buchweizengrütze ist in letzter Zeit über Riga ausgeführt worden.[1]) Beträchtlich zugenommen hat das Holzgeschäft. Die Ausfuhr betrug an Holz aller Art $14._9$ Mill. engl. Kubikfuss im Jahre 1866 und stieg fast continuirlich von Jahr zu Jahr bis zum Jahre 1874 auf $36._1$ Mill., seitdem ist ein Stillstand eingetreten, denn seither bewegt sich der Holzexport zwischen $27._5$ und $37._2$ Mill. engl. Kubikfuss. Unter den Einfuhrartikeln zeigt Salz seit dem Beginne der siebziger Jahre eine dauernde Abnahme, theils durch die Concurrenz mit Reval und Liebau, theils durch die Einhebung des Salzzolles in Gold, wodurch der ausländischen Waare die Concurrenz mit dem Inlande fast unmöglich gemacht wurde. Riga ist ein bedeutender Importhafen für Steinkohle; 1866 belief sich der Import auf $3._4$ Mill. Pud und erreichte 1871 $6._3$ Mill.; seitdem weist die Einfuhr von Jahr zu Jahr schwankende Mengen auf; im Durchschnitt der Jahre 1874—1878 belief sich die Menge auf $6._{645}$ Mill. Pud; in den letzten zwei Jahren wurde diese Durchschnittsziffer überschritten ($7._4$ Mill. 1877, $7._1$ Mill. 1878). Petroleum erschien seit 1866 in steigenden Mengen auf dem Rigaer Markte; damals betrug die Einfuhr 18.200 Pud und erreichte 1873 395.200 Pud; seitdem hat dieselbe von Jahr zu Jahr abgenommen, da

[1]) Ausfuhr in Tausenden Tschetwert:

	Roggen	Gerste	Hafer	Weizen	Buchweizengrütze
1871	227	132	1868	—	25
1872	104	44	250	8	6
1873	557	186	934	21	81
1874	748	261	915	5	93
1875	434	93	793	26	4
1876	519	180	996	7	47
1877	1198	548	2273	282	81
1878	1036	319	2014	22	125

das amerikanische Petroleum die Concurrenz der seitdem in Russland erschlossenen Oelquellen nicht auszuhalten vermag. Bei dem mächtigen Petroleumgebiet Russlands, welches sich von Baku bis fast nach Poti hinzieht und durch blos oberflächliches Schöpfen die reichste Ausbeute gestattet, kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass über kurz oder lang auch die Behandlung dieses Stoffes eine vollkommene werden und dann der amerikanische Import ganz wegfallen wird; die Einfuhr betrug 1875 402.167, 1876 202.219, 1877 218.576, 1878 141.905 Bares. Der Weinimport zeigt keine Zunahme, wohl aber Soda und Harz, welch letzterer der Seifenfabrikation dient, welche durch Harz den Talg zu ersetzen sucht. Endlich sind Eisenbahnschienen zu nennen; 1866 blos 283.700 Pud, 1870 $5._5$ Mill., seitdem zwischen 2—3 Mill. Pud, obgleich im Jahre 1876 eine gesetzliche Bestimmung erlassen wurde, dass die Eisenbahnverwaltungen nur 5 Perc. ihres Bedarfes an Schienen und hievon nur einen Theil zollfrei aus dem Auslande beziehen können.

Die Zahl der auslaufenden Schiffe hat seit 1870 zugenommen, namentlich Dampfer; bereits 1874 wurden 5 Perc. der eingegangenen Lasten durch dieselben vermittelt; 1876 $60._3$, 1877 $64._4$, 1878 $67._2$ Perc. 1871 liefen ein 494 Dampfschiffe mit 93.900 Lasten, 1877 1497 mit 409.500 Lasten, 1878 1382 mit 349.300 Lasten. Unter den Flaggen steht die deutsche in erster Linie, hierauf folgt die britische, russische, norwegische, dänische, schwedische, niederländische und französische; Belgien, Italien, Griechenland und Nordamerika sind nur spärlich vertreten.[1])

R e v a l hat seit 1871 einen bedeutenden Aufschwung genommen; zumeist hervorgerufen durch die im Herbste 1870 eröffnete Eisenbahn, welche den Hafen der Stadt mit St. Petersburg verbindet. Bis zur Eröffnung der baltischen Bahn wurden die für Moskau und den umliegenden Industriebezirk wichtigen Rohstoffe (Baumwolle und unverarbeitetes Metall) zumeist über Petersburg, Riga und Königsberg eingeführt; der Export russischer Producte concentrirte sich in Petersburg. Der Hafen von Reval ist zwei bis drei Monate länger im Jahre zugänglich als

[1]) Diese Darstellung beruht auf den im Preuss. Handelsarchiv erscheinenden trefflichen Berichten über Riga.

die Häfen von Petersburg, Riga, Liebau und Narwa, und wird daher während des Winters als Expeditionshafen St. Petersburgs, namentlich für Getreide, benützt. Die russischen Productenhändler geben überdies dem Hafen in Folge der niedrigeren Fracht- und Assekuranzsätze den Vorzug. Einige Artikel werden erst seit Kurzem importirt; so Baumwolle aus Indien und Egypten, ferner Thee. Bis in die jüngste Zeit entbehrten die Ostseehäfen einer directen Schiffsverbindung mit China. Im Jahre 1875 hat ein Handlungshaus in Reval zum ersten Male Thee direct einzuführen versucht und seitdem ist das Streben dahin gerichtet, diese Eröffnung eines directen Handelsweges zu verwerthen.[1])

Unter den Importwaaren stehen Rohbaumwolle, Garne, Maschinen, Rohmetalle, Gewebe, Oele und Chemikalien in erster Linie, und unter den Exportartikeln sind als die bedeutendsten zu nennen: Getreide, Flachs und Heede, Rosshaar, Borsten, Sprit, Tauwerk, Maschinenöl und Wolle. Vornehmlich gesteigert hat sich der Export an Roggen von 180.558 Tschetwert im Jahre 1875 auf 1,284.776 Tschetwert im Jahre 1879 und in demselben Zeitraume Hafer von 493.000 auf 776.500 Tschetwert, Sprit von 121.000 Wedro auf 464.820 Wedro, Flachs von 376.600 Pud auf 431.960 Pud. Die beiden auswärtigen Flaggen, die am meisten

[1])

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammtwerth
	in Millionen Rubel		
1869	1.548	0.288	1.836
1870	3.944	0.856	4.801
1871	10.013	4.302	14.306
1872	32.608	2.858	35.466
1873	27.899	4.655	32.555
1874	52.463	10.246	62.709
1875	62.752	8.086	70.838
1876	45.141	10.759	55 901
1877	44.102	17.519	61.621
1878	103.151	21.710	124.860
1879	113.975	26.502	140.472

Aus dem Auslande angekommene Schiffe:

	Segelschiffe	Dampfschiffe	Lastengehalt
1874	145	499	108.661
1875	130	424	116.356
1876	214	510	108.084
1877	190	582	133.400
1878	178	657	366.427

in dem Hafen vertreten sind, sind die deutsche und die britische Flagge. Hierauf folgen russische, norwegische und schwedische Schiffe. Aus den russischen Häfen sind angekommen 2034 Schiffe, darunter 175 Dampfer.

Der Handel Liebau's hat seit 1878 einen bedeutsamen Aufschwung genommen. Der Krieg Russlands mit der Türkei hatte die Schliessung der Häfen des Schwarzen Meeres zur Folge und lenkte die Aufmerksamkeit auf diesen Hafen, der durch seine günstige Lage auch den Winter hindurch die Schifffahrt ermöglichte; Weizen und Wolle vom Don und der Wolga werden über Moskau und Smolensk und von Kiew nach Liebau geschickt, um von hier verschifft zu werden,[1]) wodurch sich Liebau einen hervorragenden Platz unter den Ostseehäfen errang.[2])

Die südlichen Häfen verzeichnen einen Rückgang bei der Einfuhr, während die Ausfuhr sich gesteigert hat.[3]) Der grösste Theil der Ausfuhr entfällt auf Getreide, wozu noch in nennenswerthen Beträgen Lein- und Oelsaat und Wolle kommen.

[1]) Preuss. Handelsarchiv, 1881, S. 3.

[2]) Zumeist ist der Export nach deutschen Häfen gestiegen. Die Gesammtausfuhr nach Deutschland betrug im Jahre 1872 an Werth 78.769 Rubel, im Jahre 1878 4 Mill. und 1879 10.9 Mill. Rubel. Namentlich nimmt Libau an dem Roggenexporte der russischen Ostseehäfen einen hervorragenden Antheil; Im Jahre 1879 wurden 220.900 Tonnen ausgeführt. Die Gesammtausfuhr Liebaus betrug im Jahre 1878 21 Mill. Rubel, wovon 4 Mill. oder 20 Perc. nach Deutschland gingen. Zumeist sind es deutsche Schiffe, die sich an diesem Verkehr betheiligen, deren Zahl im Jahre 1876 121 mit 12.516 Lasten, 1879 643 mit 53.648 Lasten betrug. Der Werth der von deutschen Schiffen eingeführten Waaren betrug 1876 $0._{47}$ Mill., 1878 $6._{15}$ Mill. Rubel.

[3]) Es betrug in Millionen der Handel über die Südhäfen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Werth Rubel	Gewicht Pud	Werth Rubel	Gewicht Pud
1872	$70._{93}$	$28._{68}$	$116._{71}$	$110._{87}$
1873	$61._{07}$	$29._{58}$	$89._{34}$	$80._{91}$
1874	$55._{34}$	$25._{02}$	$111._{66}$	$100._{90}$
1875	$52._{99}$	$27._{96}$	$116._{95}$	$111._{74}$
1876	$62._{54}$	$30._{38}$	$107._{01}$	$100._{75}$
1877	$15._{92}$	$7._{90}$	$35._{13}$	$31._{56}$
1878	$50._{28}$	$36._{13}$	$221._{10}$	$221._{05}$
1879	$55._{43}$	$27._{29}$	$201._{63}$	$176._{73}$

Unter den Häfen des Schwarzen Meeres hat sich Odessa zu dem wichtigsten Handelsorte emporgeschwungen. Das Emporkommen der Stadt gemahnt vielfach an die Entwicklung der amerikanischen Orte. Im Durchschnitte der Jahre 1804—1808 betrug die Einfuhr und Ausfuhr kaum eine Million Rubel; 1809—1813 belief sich die Einfuhr auf $1._{05}$ Mill., die Ausfuhr auf $0._{7}$ Mill. Rubel; 1850—1852 hat die Einfuhr $8._{95}$, die Ausfuhr $18._{27}$ Mill. Rubel betragen; 1866 erreichte die Ausfuhr den Werth von $31._{49}$, die Einfuhr $12._{799}$ Mill.; 1876 $53._{5}$ und $51._{2}$ Mill. Rubel; 1879 $56._{3}$ Mill. Rubel Einfuhr und $67._{39}$ Mill. Rubel Ausfuhr. Der Hafen der Stadt wurde durch günstige Communicationen begünstigt; die Gouvernements Podolien und Kiew entsendeten hieher auf den Wasserstrassen ihren Ueberschuss an Getreide. In erster Linie ist Odessa seit 1814 ein Getreideexporthafen geworden und bis in die neueste Zeit geblieben. Odessa behauptet noch immer den ersten Rang, obgleich seit einiger Zeit die Concurrenz der Ostseehäfen einerseits, sowie die bessere Verbindung des Azow'schen Meeres (Taganrog, Rostoff, Mariupol und Berdiansk) mit dem Hinterlande die Stellung desselben im Getreideverkehr zu gefährden drohen. Noch gegenwärtig nimmt der Getreideexport fast 90 Perc. der gesammten Ausfuhr ein; nur die Aenderung ist eingetreten, dass auch der Import in den letzten Jahrzehnten sich ungemein entwickelt hat und der Ausfuhr fast gleichwerthig gegenübersteht.[1])

Wolle nimmt in dem Exporthandel Odessas den zweiten Rang ein; Oesterreich und Frankreich sind die Hauptabnehmer. Die früher beträchtliche Ausfuhr von Talg (1834 über 9 Mill. Rubel) ist gegenwärtig ganz unbedeutend; in den letzten Jahren betrug der Werth des Exports etwas über 100.000 Rubel. Ein Artikel, der seit einigen Jahren in den Odessaer Exportlisten erscheint, ist Zucker; der Absatz erfolgt nach der Levante und nach Persien. Unter den Importgegenständen stehen Colonialwaaren (Thee, Kaffee, Reiss, Baumwolle) in erster Linie, ferner

[1]) Die Weizenausfuhr betrug in Mill. Tschetwert:

1865	$2._{525}$	1873	$2._{477}$
1866	$2._{461}$	1874	$2._{723}$
1867	$2._{822}$	1878	$3._{7}$
1871	$3._{436}$	1879	$3._{9}$
1872	$3._{837}$		

Steinkohle, Roheisen, Petroleum, fertige Säcke, frisches und getrocknetes Obst, Oel und Wein. Als Importhafen ersteht für Odessa in Sebastopol, zumeist durch die geringere Höhe der Localspesen daselbst, eine mächtige Concurrenz. Im Jahre 1879 betrug die Schifffahrtsbewegung in dem Hafen 477 Segelschiffe mit 141.238 Tonnen und 1183 Dampfschiffen mit 999.451 Tonnen; unter letzteren 627 englische Dampfer mit 573.473 Tonnen, 331 russische mit 191.481 Tonnen und 84 österreichische mit 62.000 Tonnen; hierauf folgen Italien, Frankreich, Belgien, Deutschland, Schweden und Norwegen.

Mariupol hat in neuester Zeit seinen früheren nicht unbedeutenden Getreideexport eingebüsst, da die besseren Schienenverbindungen von Nikolajeff, Taganrog, Ghenicheskey und Sebastopol den Verkehr abgezogen haben. Die Ausfuhr belief sich 1879 auf $4._{556}$ Mill. Rubel gegen $5._{825}$ Mill. im Jahre 1878, zumeist Weizen Gerste und Roggen.

Eine beträchtliche Zunahme zeigt seit Mitte der sechziger Jahre die Ausfuhr aus Berdiansk. Der Werth derselben stieg von $3._{4}$ Mill. 1865 auf auf $20._{47}$ im Jahre 1878; 1879 war derselbe um $2._{357}$ Mill. grösser. In erster Linie sind es Weizen (im Werthe von $18._{568}$ Mill. Rubel, $14._{840}$ Mill. Pud dem Gewichte nach) alle übrigen Gegenstände sind im Vergleiche damit unbedeutend. Mariupol führte 1865 im Werthe von $3._{3}$ Mill. aus, 1878 bei 7 Mill. Rubel und zwar $4._{919}$ Mill. Rubel Weizen, $1._{079}$ Mill. Gerste, Leinsamen und Raps.

11. Finnland bildet ein selbstständiges Handelsgebiet.[1]) Der Haupternährungszweig, worauf der materielle Wohlstand des ganzen Landes beruht, ist der Landbau, dessen Förderung in der neuesten Zeit durch Landbauschulen, Gesellschaften und Versammlungen angestrebt und dem Capitalsmangel durch Hypothekgesellschaften abzuhelfen gesucht wird. Der Ackerbau wird nur wenig rationell betrieben. Im Ganzen übersteigt der Bedarf der Bevölkerung die erzeugten Mengen und dem Getreidemangel muss durch andere Nahrungsstoffe abgeholfen werden; in einigen Landstrichen, selbst wenn keine Missernte eintritt, wird das Mehl mit Fichtenrinde, mit gemahlenem Stroh und anderen

[1]) Hallsten, Das Grossfürstenthum Finnland in der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde, 1871, S. 120.

Stoffen vermischt.[1]) In den südwestlichen Theilen hat in der neueren Zeit der Wiesenbau Eingang gefunden. Der Anbau von Flachs, Hanf und Tabak ist nicht sehr bedeutend. In den letzteren Jahren wurde der Viehzucht eine grössere Sorgfalt zugewendet. Die Butterausfuhr ist in Folge dessen gestiegen und zur Bereitung einer besseren Butter wurden besondere Einrichtungen getroffen.

Auch der Bergbau ist ein wichtiger Ernährungszweig. Im Jahre 1838 gab es im Lande 2 Hochöfen und 2 Eisenbergwerke; 10 Jahre später zählte man 10 Hütten und Hochöfen und 15 Eisengruben. Von 1860—1865 waren in Thätigkeit 16 Hochöfen, davon 7 hauptsächlich für Bergerz und 9 für Sumpferz, welche 76.000 Schiffspfund Roheisen und Giessgut lieferten; 27 Stabeisenhämmer und 17 Blaswerke, welche 61.000 Schiffspfund Stabeisen verarbeiteten; 43 Nägelhämmer, die 4000 Schiffspfund lieferten. Die Kupferwerke lieferten an Metall etwa 800 Schiffspfund und die Zinnwerke 200 Schiffspfund. Der Hauptfleiss des Landmannes wendet sich zumeist der Verfertigung der Haus- und der Ackergeräthe für den Bedarf zu. Ferner webt und schnitzt er auch zum Verkaufe Holzgefässe, welche letztere allerdings unvollkommen und einfach sind und einen grösseren Ertrag bei besserem Betriebe abwerfen könnten. Die Fabrikation ist wohl im Steigen begriffen, befriedigt aber die heimischen Bedürfnisse nicht. Im Jahre 1805 zählte man 53, 1843 90 Fabriken mit 1700 Arbeitern, und den Werth der verfertigten Waaren schätzte man auf $2._2$ Mill. Mark; 1865 befanden sich daselbst 397 Fabriken mit 7945 Arbeitern und einem Erzeugungswerthe von $20._5$ Mill. Mark. Die grössten Fabriken sind: 4 Baumwollspinnereien und Webereien, 1 Flachsspinnerei und Weberei, 2 Zuckerfabriken, 2 Tabakfabriken, 2 Papierfabriken, 1 Fabrik für Lichte und 3 Maschinenbauwerkstätten. Seit der gesteigerten Verwendung von Holzstoff zur Papiererzeugung hat sich die Papierfabrikation in Finnland beträchtlich entwickelt. In den Jahren 1866—1876 stieg der Werth des ausgeführten Papiermaterials von 395.954 Fr. auf $3._{645}$ Mill. Fr. Noch im Jahre 1871

[1]) Der jährliche Getreideertrag beläuft sich auf 2 Mill. Tonnen Roggen, 1 Mill. Tonnen Gerste, 900.000 Tonnen Hafer, 20.000 Tonnen Weizen, 50.000 Tonnen Erbsen, Mengkorn und Buchweizen.

befassten sich nur zwei Etablissements mit der Verarbeitung von Holzstoff; seitdem hat die Anzahl zugenommen.

Für die Communicationsverbindung wurde in der neuern Zeit mehr gethan. Dampfschiffe unterhalten die Verbindung längs der ganzen Küste. Auch mit der Anlegung von Eisenbahnen wurde der Anfang gemacht. Der Aussenhandel hat seit dem Jahre 1841 beträchtlich zugenommen. Er stieg von 10 Mill. Mark Ausfuhr und 18 Mill. Einfuhr auf 40 Mill. Ausfuhr und 71 Mill. Mark Einfuhr im Jahre 1865. Die Häfen wurden im Jahre 1850 von 2326 Schiffen besucht mit 183.100 Tonnen Last, 1880 von 9744 Schiffen mit $1._5$ Mill. Tonnen Last.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind die Producte des Waldes, namentlich Planken und Bretter, Pottasche, Pech, Theer, Holzgeräthe, Brennholz, Viehzuchtproducte, Schlachtvieh, Butter, Fleisch, Häute, Talg, Fische, Seehunde, Felle, Pelzwerk u. s. w. Einfuhrartikel sind Getreide, Metalle und Metallwaaren, Fische, Gewürze, Früchte, Kaffee, Thee, Zucker, Wein, Farbstoffe, Apothekerwaaren, Leder, Seide, Baumwolle und Wollenzeuge.

Die Handelsflotte der finnischen Städte ist seit dem Jahre 1825 von 250 Schiffen mit 17.000 Tonnen Last auf 532 Schiffe mit 54.000 Tonnen Last im Jahre 1853 gestiegen, 1860 zählt man 556 Schiffe mit 60.000 Tonnen Last und 1865 650 Schiffe mit 77.300 Tonnen Last. Die Anzahl der Dampfer, in der Mitte der fünfziger Jahre bloss 8 betragend, erreichte 1867 73 mit 2400 Pferdekräften.

Russland verführt nach Finnland vornehmlich Mehl und Fabrikate; dennoch überwiegt in letzterem die Einfuhr aus Finnland nach Russland.[1])

12. Der wichtigste Platz für den europäisch-asiatischen Verkehr ist Nischni-Nowgorod, dessen Bedeutung durch die Schienenver-

[1]) Es betrug der Verkehr in Fabrikaten in Mill. Rubel:

	Einfuhr	Ausfuhr
1872	$3._{86}$	$1._{50}$
1873	$3._{98}$	$2._{43}$
1874	$3._{74}$	$2._{56}$
1875	$4._{57}$	$2._{52}$
1876	$4._{28}$	$2._{87}$
1877	$2._{89}$	$2._{27}$
1878	$4._{34}$	$1._{88}$
1879	$3._{69}$	$1._{74}$

bindung mit Moskau (seit dem 1. August 1862) zeitweilig gesteigert wurde.[1]) Im Jahre 1817 wurde daselbst die erste Messe gehalten, drei Jahre später waren die grossen Bazare und die Verkaufsmagazine vollendet. Der officielle Anfang der Messe ist am 15. Juli, der Schluss am 25. August. Die russischen Industrieproducte machen durchschnittlich drei Fünftel aller russischen Waaren aus und werden von den Fabrikanten selbst ausgestellt und verkauft. Als Käufer treten dafür die Grossisten des inneren Russlands, Sibiriens und Kaukasiens auf. Die Zahl der Messebesucher soll nicht selten über eine Million betragen. Unter den russischen Waaren nehmen Gespinnste und Gewebe die erste Stelle ein, womit Russland bereits gegenwärtig einen Theil des nördlichen und centralen Asiens versorgt. Der Werth der Baumwollartikel betrug im Jahre 1845 8, im Jahre 1850 20, im 1869 25, im Jahre 1880 $36._6$ Mill. Rubel, zumeist Kattune und andere Baumwollzeuge und nur geringe Mengen von Sammt und Mousselin für die Turbans, die nach Turan gehen, während andere Artikel bei den Bokharen und Armeniern Abnehmer finden. Die russischen Wollfabrikate bilden gleichfalls einen wichtigen Handelsgegenstand. Ein Theil der Tuche dient dem Specialhandel mit China, Persien, Transkaukasien, Armenien, Bochara, Taschkend und Khokhand, obgleich hier die englische Concurrenz sich fühlbar macht. Die schlechtesten Tuchsorten gehen nach den mongolischen Steppen. Die zu Markte gebrachten Tuchsorten betrugen im Jahre 1845 $5._5$, 1869 $16._6$, 1880 $22._7$ Mill. Rubel. Einen verhältnissmässig geringeren Absatz haben die Seidenstoffe, von $4._6$ Mill. im Jahre 1845 auf $6._8$ Mill. im Jahre 1880, meist glatte Zeuge, sodann, wenn auch nur in geringen Mengen, theils mit echtem, theils mit unechtem Gold und Silber durchstickte Seidenstoffe und Posamente, die namentlich

[1]) Durch die Schienenverbindung zwischen Nischni-Nowgorod und Moskau dürfte die Bedeutung des Ortes für den russisch-asiatischen Verkehr eine Einbusse erleiden. Der Moskauer Kaufmann, der daselbst die Hauptrolle spielt, hat ein grosses Interesse, den Kaufmann aus Sibirien oder Centralasien nach Moskau zu ziehen, um alljährlich grosse Kosten für den Transport der Waaren zu sparen. Das System der Messe vertheuert alle Waaren um 5—10 Perc.; da der Absatz nur einmal im Jahre geschieht, so muss der Producent die Waare ein Jahr lang am Lager sammeln, die namhaften Transportkosten tragen und die Auslagen des Geschäftes in Nischni-Nowgorod bestreiten. Hiezu kommt die Preissteigerung für den meist einjährigen Credit. Von vielen Waaren werden gegenwärtig bereits blos Muster auf den Markt gesendet. Austria, 1882, S. 558.

in Moskau verfertigt werden. Den Hauptabsatz finden diese Artikel allerdings in Russland selbst, doch geht ein Theil nach Bokhara und Gerusien; unbedeutend dagegen ist der Absatz bei hanfenen Artikeln, zumeist von den Moskauer Modistinnen gefertigte Artikel, als: Damenhüte, Hauben, Burnusse, Mantillen. Einen wichtigen Handelsartikel bildet Pelzwerk. Die rohen Bälge werden aus den nördlichen Theilen Russlands und aus Sibirien hieher gebracht. Der Werth der Gesammtzufuhr in Pelzwaaren belief sich im Jahre 1837 auf 6 Mill., im Jahre 1880 über 10 Mill. Rubel; dieselben gehen in beträchtlichen Mengen nach Leipzig, während der andere Theil nach Persien, der asiatischen Türkei und Chiwa exportirt wird. Der früher beträchtliche Pelzhandel mit China hat in neuester Zeit abgenommen. Endlich sind auch Häute, Leder und Lederwaaren zu nennen, im Jahre 1857 im Werthe von $1._{02}$ Mill., im Jahre 1880 $7._5$ Mill. Rubel. Das russische Schuhwerk wird zumeist in Mittelrussland und Kasan verfertigt und findet seinen Hauptabsatz nach Sibirien und Transkaukasien.

Unter den Nahrungs- und Genussmitteln werden in Getreide grosse Handelsoperationen gemacht, ferner in Fischwaaren, die zumeist aus dem Caspischen Meere und der Wolga stammen, an deren unterem Laufe ganze Fischerdörfer existiren. Unter den anderen Gegenständen mögen blos die wichtigsten hervorgehoben werden: Zucker, Spirituosen, Tabak, Butter, Metallwaaren, Rohmetalle, Moskauer Gold- und Silberwaaren, Kirchengeräthe, Thee- und Tischgeschirre, welch' letztere zum Theil nach Centralasien versendet werden, Thongeschirre, Porzellan, Fayencewaaren, die nach Persien gehen; die sogenannten Krystallwaaren, besonders Spiegel, werden bis nach China verführt. Nicht blos russische Erzeugnisse, sondern auch Gegenstände aus Westeuropa, aus England, Frankreich, Holland und Belgien finden sich auf der Messe, Herrenkleidungsstücke aus holländischem und englischem Tuch, englische, französische und türkische Teppiche, Leinwand aus Holland, Belgien und Deutschland, amerikanische Pelze u. dgl. m. Den bedeutendsten Posten der gesammten westeuropäischen Zufuhr bilden Farbwaaren und Droguen. An asiatischen Erzeugnissen sind zu nennen: rohe Baumwolle aus Bokhara, Chiwa und Taschkend, Persien und Transkaukasien, Wolle aus dem westlichen Centralasien, Kameelhaare aus Bokhara, Seide aus dem westlichen Mittelasien, Pelze aus Turan und Persien. Der Theehandel von

Nischni-Nowgorod scheint jedoch seine Bedeutung zum Theil eingebüsst zu haben, seitdem die Einfuhr dieses Artikels auch zur See gestattet ist; während früher der Thee nach Russland über Kiachta und Nischni-Nowgorod ausschliesslich auf dem Landwege gebracht wurde, concurrirt gegenwärtig der Canton-Thee erfolgreich mit dem Kiachta-Thee.[1])

13. In jüngster Zeit wurden verschiedene Expeditionen zum Studium der handelspolitischen Verhältnisse Westsibiriens ausgesendet, und die früher allzu optimistischen Vorstellungen wurden dadurch auf ihr richtiges Mass zurückgeführt. Der Ackerbau wird in der primitivsten Weise betrieben. Zwischen dem Altai und dem südlichen Ural hat der Boden jenen schwarzerdigen Charakter wie im Süden des europäischen Russlands; ohne Düngung, mit dazwischen liegenden Brachjahren, wird einige Zeit Getreide gebaut, und wenn eine ausgiebige Ernte fehlt, lässt man den Boden einfach liegen und nimmt ein neues Stück vor. Für die Ausfuhr ist die Viehzucht einigermassen von Bedeutung. Westsibirische Butter geht bis nach St. Petersburg und Constantinopel; die Ausfuhr von Rinder- und Schaffellen, sowie von Talg ist eine beträchtliche; von letzterem sollen $^1/_3$ Million Zollcentner in den Handel

[1]) Es betrug die Waarenzufuhr und der Waarenverkauf:

Im Jahre	die Waarenzufuhr	der Waarenverkauf	Im Jahre	die Waarenzufuhr	der Waarenverkauf
	in Millionen Rubelassignaten			in Millionen Silberrubeln	
1817	92.6	51.4	1845	55.8	48.6
1818	114.7	71.6	1850	55.9	46.3
1819	139.1	67.9	1855	63.8	57
1820	148.4	109.9	1860	104.6	95.6
1825	70.8	46.8	1865	112.8	99.6
1830	106.1	91.3	1870	142.9	124.3
1835	142.6	117.0	1875	169.7	154.0
1840	47.2	38.8	1876	169.4	150.1
			1877	145.9	128.4
			1878	141.6	128.2
			1879	180.6	169.9
			1880	200.4	169.3

Im ersten Jahrzehnte repräsentirte die Waarenzufuhr einen Werth von 32.1, im zweiten von 35.4, im dritten von 48.9, im vierten von 60.1, im fünften von 104.8 und im sechsten von 155.2 Rubeln. Diese Ziffern sind dem deutschen Handelsarchive 1880, Bd. I, S. 339, entnommen.

kommen, wovon fast die Hälfte bis St. Petersburg versendet wird, der Rest wird in den Seifen- und Stearinfabriken von Jekatarinburg und in Kasan verbraucht. Der früher so bedeutende Handel mit Pelzwerk hat abgenommen, da die Jagdgründe fast vollständig erschöpft sein sollen. Auf dem grossen westsibirischen Pelzmarkte zu Obdorsk sind Eichhörnchen und weisse Füchse die wichtigsten Handelssorten, die zur Verbrämung der Kleidungsstücke von den Einwohnern gebraucht werden. Biberfell kommt aus Kamtschatka und wird in Deutschland zubereitet. Die Producte der Fischerei gehen zum Theil weit in das europäische Russland. Die grossen Mineralschätze des Landes sind kaum genügend erforscht, geschweige denn verwerthet. Die Manufacturgegenstände kommen ausschliesslich aus Russland. Die grösseren Kaufleute in Tobolsk, Omsk und Tomsk unterhalten Verbindungen mit Moskau. Erst seit 1869, als norwegische Robbenschläger das Karische Meer für die Schifffahrt erschlossen, wurde der Versuch zur Verbindung mit Westsibirien durch Vermittlung des Eismeeres fortgesetzt. Nordenskjöld brachte den ersten Dampfer mit Handelswaaren in den Obischen Meerbusen und in die Jenissei-Mündung. Von Norwegen, England, Bremen und Hamburg ist es seitdem manchmal geglückt, diese Fahrten zurückzulegen und Waaren nach der Ob- und Jenissei-Mündung zu bringen, und es scheint, dass dieser Verkehr künftighin in regelmässiger Weise unterhalten werden wird, nachdem Untersuchungen festgestellt haben, dass tüchtige Dampfer alljährlich die arktische Fahrt zum Obischen Meerbusen versuchen dürfen.[1])

In Westsibirien ist Tjumen ein für Handel und Gewerbe ungemein wichtiger Ort. Der bedeutendste Gewerbszweig ist die Lederbereitung. Juchten wird nach der Kirgisensteppe, nach Taschkend, Bokhara und China ausgeführt. Bereits 1858 wird der Werth der hier erzeugten Lederwaaren auf 600.000 Rubel Silber angegeben. Das Leder steht jedoch dem von Kungur und Kasan nach. In zweiter Linie stehen der Mühlenbetrieb, die Talgsiederei und Lichtzieherei, die Glocken- und Eisengiesserei; das Töpfergewerbe ist nicht unbedeutend. Die Tjumensen beschäftigen sich mit dem

[1]) Hage und Tegner, Ueber die Bedingungen eines Handelsverkehrs mit dem westlichen Sibirien. Aus dem Dänischen übersetzt von Dr. R. Lehmann. Halle, 1881.

Waarentransport nach Tomsk und Ostsibirien und nach den Messen von Irbit und Nischni-Nowgorod.

14. Kaukasien gewinnt für den Durchgangsverkehr nach Ostasien und Persien steigende Bedeutung, und Russland wendet seit zwei Jahrzehnten der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kaukasusländer mit den Küsten des Schwarzen und des Caspischen Meeres besondere Aufmerksamkeit zu. Der Ausgangspunkt ist Poti, an der Mündung des Rion, der Hauptwasserstrasse in diesem Landstrich, von wo sich der Verkehr über Kutais nach Tiflis und von dort an die Küste des Caspischen Meeres, sowie nach Persien bewegte. Der Verkehr hatte anfangs mit grossen Hindernissen zu kämpfen, da die von Tiflis kommenden Waaren an der Mündung des Rion auf Dampfschiffe von geringerem Tiefgange verladen werden mussten, auf welchen dieselben sodann nach Batum, den Hauptstapelplatz an der Ostküste des Schwarzen Meeres, gebracht und hier erst für den Transport in die grossen Seedampfer überladen wurden.[1]) Auf den Ausbau des Hafens von Poti, der seiner Vollendung entgegengeht, wurden grosse Summen verwendet; auch führt eine Schienenverbindung von Poti nach Tiflis und Baku und eine Zweigbahn nach der jüngsten Erwerbung, Batum.[2]) Der Werth des Gesammthandels in Poti bezifferte sich 1878 auf nahezu 6 Mill. Rubel, wovon $4._6$ Mill. auf die Ausfuhr entfallen. 1863 belief sich der Export auf $3._7$, der Import auf $0._7$ Mill. Rubel. Auch Batum scheint für den Verkehr wichtig zu werden; im Jahre 1878 betrug der Gesammtumsatz 39.509 Rubel; 1880 die Einfuhr 173.100, die Ausfuhr 279.245 Rubel. Der werthvollste Handelsartikel Kaukasiens ist Seide. Besonders erfolgreich wird die Seidenzucht in den Kreisen Nuchha, Schemacha und Schusche betrieben, ferner in Jetisawatpol. Im Jahre 1876 wurde eine Gesellschaft gegründet, welche sich die Amelioration der Seidencultur in Transkaukasien durch Importirung von Seidenwürmern, durch Errichtung einer Seidenbauschule und einer Anstalt für Abspulung der Seidencocons zur Aufgabe macht.[3]) Die Seidenwaarenfabrikation trägt im Allgemeinen den Charakter

[1]) Vergl. Preussisches Handelsarchiv 1864, Nr. 29 und 33.

[2]) Russische Revue 1882, wo sich einige interessante Angaben über diese Bahnlinie finden.

[3]) Oesterr. Monatsschrift für den Orient 1877, S. 31.

einer Hausindustrie an sich. Der Rückgang in den sechziger Jahren erklärt sich durch die Seidenwürmerkrankheit. Seit dem Beginn des vorigen Jahrzehnts nach dem Erlöschen derselben hat die Production wieder erheblich zugenommen.[1]) Auch der Baumwollenbau wird in Georgien seit den fünfziger Jahren mit Erfolg betrieben. Die Montanindustrie Kaukasiens, abgesehen von der Naphtagewinnung in Baku, ist entwicklungsfähig, wenn bedeutende Capitalien in Verbindung mit Intelligenz und Unternehmungsgeist sich derselben zuwenden. Mächtige Steinkohlenlager in Kutais, am Ostufer des Schwarzen Meeres, können wegen mangelnder Verkehrsstrassen bisher nicht ausgebeutet werden. Die Poti-Tifliser Bahn, die an den Kohlenlagern vorbeiführt, ist gegenwärtig auf den Bezug englischer Kohle angewiesen. Die reichen Eisenerze sind unverwerthet. Nur die Kupferproduction und seit 1877 das Graphitlager bei Tschiwkaty ist verhältnissmässig von Belang. Manganerz findet sich in mächtigen Lagern, die Ausbeute hat jedoch erst seit den sechziger Jahren begonnen.[2])

15. Der russisch-chinesische Landhandel bewegte sich bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts in mässigen Grenzen und belief sich im Durchschnitte auf circa $2._{75}$ Mill. Rubel. Seit dem Beginn der dreissiger Jahre des 19. Jahrhunderts nahm der Verkehr einerseits durch den gesteigerten Theeconsum zu, andererseits dadurch, dass seit der Entwicklung der russischen Textilindustrie polnische und später russische Tuche an Stelle der preussischen nach Kiachta gebracht wurden. Der Verkehr blieb wesentlich Tauschhandel.

[1]) Der Seidenexport Transkaukasiens betrug

	in Tausenden von Kilo:				in Tausenden von Pud:
1862	406	1867	85	1872	42
1863	613	1868	272	1873	37
1864	653	1869	154	1874	46
1865	475	1870	254	1875	55
1866	363	1871	583	1876	82

[2]) Der auswärtige Handel Transkaukasiens betrug in Mill. Rubeln:

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Waaren		Münzen	
1860	$5._{049}$	$2._{318}$	$0._{082}$	$2._{006}$
1865	$7._{348}$	$5._{845}$	$0._{376}$	$2._{898}$
1870	$11._{476}$	$3._{923}$	$1._{030}$	$0._{505}$
1871	$8._{413}$	$4._{812}$	$0._{761}$	$0._{663}$
1879	$9._{128}$	$6._{357}$	$1._{643}$	$0._{358}$

Eine Commission von sechs russischen Kaufleuten, an deren Spitze der russische Zolldirector stand, und eine gleiche Anzahl chinesischer Händler unter Vorsitz eines höheren chinesischen Beamten setzten für jede Saison die Preise fest. Durch den auf dem Landwege über Kiachta gebrachten Thee wurde Russland versorgt, geringe Mengen wurden nach den anderen europäischen Ländern verschickt. Die seit Beginn der fünfziger Jahre auftretende Concurrenz der Nordamerikaner in Ostasien blieb auf den russisch-chinesischen Verkehr nicht ohne Einfluss. Die amerikanischen Schnellsegler brachten Pelzwerk nach dem östlichen China und der Mandschurei. Seit dem Vertrage von Nanking im Jahre 1842 wird jedoch Thee in grossen Quantitäten auf dem Seewege nach Europa gebracht. Seit dem Jahre 1861 erhält auch Russland alljährlich nicht unbeträchtliche Mengen über Königsberg. Seit der Eröffnung des Suezcanals knüpfte Odessa mit Hongkong einen directen Verkehr durch Vermittlung einer staatlich subventionirten Dampferlinie an. Der Grenzhandel in Kiachta hat seinen Charakter als Tauschhandel verloren; Geld, theils in gemünztem Edelmetall, theils in russischem Papiergeld, spielt eine immer grössere Rolle. Bezüglich des Karavanenhandels über Tientsin und die Mongolei wurde durch die Convention vom 4. März 1862 vereinbart, dass für den Transport nach Kiachta eine bestimmte Route einzuhalten sei: von Tientsin den Pai-ho hinauf bis Tung-tschai, dann zu Lande nach Tung-pa über Kalgan und Urga nach Kiachta. In Kalgan durfte ein Theil der von Kiachta exportirten Waaren, aber nicht über ein Drittel, verkauft werden, wofür blos zwei Drittel des allgemein giltigen Importzolles entrichtet wurden. In Tientsin zahlten die russischen Waaren ebensoviel und bei Wiederausfuhr nach anderen chinesischen Häfen das fehlende Drittel. Chinesische Waaren, in Tientsin oder Tung-tschai zum Export nach Kiachta gekauft, zahlten den vollen, von Kalgan nur den halben Ausfuhrzoll. Eine Aenderung in diesen Zollsätzen trat 1866 und eine weitere Modification durch die Convention vom 27. April 1869 ein. Eine Zeit lang gewann es den Anschein, dass Kiachta seine Stellung in dem Theehandel Russlands verlieren wird, da die Menge des theils von Han keu nach Odessa, theils von England über Königsberg geführten Thees stieg und der Karavanenthee durch die Concurrenz der Wasserwege Einbusse erlitt. Im Jahre 1866 wurde über Kiachta Thee im Werthe von 8.₁ Mill. Rubel

eingeführt; 1868—1871 wurde diese Summe nicht erreicht, während der Theeimport zur See von $9._1$ wie im Jahre 1866 auf $35._2$ Mill. im Jahre 1872 stieg. Seit Einführung des Goldzolles und in Folge der Begünstigung des asiatischen Verkehrs mit einem geringeren Zollsatze für Thee hat sich der Verkehr über Kiachta wieder gehoben. Die Differenz des Zolles zwischen der Land- und See-einfuhr betrug früher 23½, gegenwärtig 35½ Kopeken. Von Kiachta geht ein Theil über Irkutsk, Tomsk und Tjumen auf die Messen von Irbit, Nischni-Nowgorod und Mensulinsk. Auch der Seeweg von Nikolajewsk (an der Amurmündung) auf dem Amur bis Stretensk wird für den Transport seit einiger Zeit mehr benutzt. Von dem letztgenannten Orte bewegt sich der Transport nach Irkutsk.[1])

16. Seit einem Jahrhundert hat Russland weite Gebiete Asiens seinem Reiche einverleibt. Der Friede von Gulistan 1813 brachte die Erwerbung des Kaukasus und eröffnete russischen Schiffen das Caspische Meer. Die vollständige Unterwerfung des Kaukasus erfolgte erst im Jahre 1859. In dem Frieden von Turkmantschai erhielt es die persischen Provinzen Nachitschewan und Eriwan abgetreten und beträchtliche Handelsvortheile zugesichert. Der Friede von Adrianopel (1829) sicherte Russland die Herrschaft über die Ostküste des Schwarzen Meeres durch die Erwerbung von Anapa, Poti, Achalzik und Achalkali. Während des Krieges der Westmächte gegen China (1857—1860) sicherte sich Russland durch seine vermittelnde Stellung in einigen Handelsverträgen grosse Vortheile und erwarb das sogenannte Amurland. Durch den Vertrag vom 7. Mai 1875 erhielt es von Japan die Insel Sachalin, wofür die Kurilen abgetreten wurden. In Mittelasien hat Russland seit Mitte der fünfziger Jahre stetige Fortschritte gemacht. Der Krieg gegen Khokhand und Bokhara wurde erfolgreich geführt und aus den eroberten Gebieten die Provinz Turkestan gebildet (1867). Schon ein Jahr darauf nahmen die Russen

[1]) Der russische Theeimport über Kiachta betrug in Millionen:

1870	$5._0$	1874	$10._6$	1878	$14._2$
1871	$7._4$	1875	$9._6$	1879	$17._4$
1872	$6._0$	1876	$9._8$	1880	$24._1$
1873	$7._2$	1877	$13._3$		

Der Werth der über Kiachta nach China exportirten russischen Waaren betrug 1880 $2._3$ Mill. Rubel und über eine halbe Million fremde Waaren.

Bokhara und Samarkand und erhielten im Friedensschlusse die letztgenannte Stadt und einige Gebietstheile, sowie Zugeständnisse für den Handelsverkehr. Mit dem Beherrscher von Kaschgar wurde 1872 ein Handelsvertrag abgeschlossen und der Khan von Chiwa zur Abtretung des Gebietes am Amu-darja, sowie zur Eröffnung seines Landes für den russischen Handel genöthigt. Die Einnahme Khokhands erfolgte im Jahre 1876, und das eroberte Gebiet wurde als eine neue Provinz Ferghana dem russischen Reiche einverleibt. Durch diese Erwerbungen wurde das Caspische Meer zu einem russischen See, und an demselben sind in neuester Zeit einige Forts erbaut worden, welche auch für den Handel bedeutungsvoll zu werden versprechen, so das Fort Krasnowodzk.[1])

In den centralasiatischen Gebieten Russlands ist ès namentlich der Baumwollenbau, dem eine besondere Sorgfalt zugewendet wird. Nach russischen Quellen beziffert sich die Production an Baumwolle in Centralasien auf mehr als 50 Mill. Kilogr., welche zum Theil ihren Weg nach Russland finden, um daselbst in dem orientalischen Geschmacke entsprechende Baumwollenfabrikate verarbeitet zu werden. In Khokhand, Taschkend liefert die Production Baumwolle von guter Qualität. Die bokharische Baumwolle liefert bei sorgfältiger Pflege ein ganz vortreffliches Produkt, nur die Unvollkommenheit der Reinigungsmethode beeinträchtigt den Werth des mittelasiatischen Productes. Die Production an Baumwolle soll sich auf die einzelnen Khanate folgendermassen vertheilen: Bokhara producirt beiläufig 35 Mill. Kilogr., Chiwa 9 Mill., Khokhand 5 Mill. und die unabhängigen Gebiete am Amur 9 Mill., zusammen also bei 60 Mill. Kilogr. Der Handel mit Turkestan hat natürlich an Ausdehnung gewonnen, seitdem Russland am Oxus und Jaxartes seine Herrschaft befestigt hat. Schon seit Jahrzehnten fanden russische Waaren nach den centralasiatischen Märkten, nach Bokhara, Taschkend und Endidschan ihren Weg, und die russischen Märkte wurden von özbegischen und tadschigischen Kaufleuten besucht.

[1]) H. Rawlinson: England and Russia in the East London 1875; die „Russische Revue" enthält mehrere auf Centralasien bezügliche Artikel.

SECHZEHNTES CAPITEL.

Griechenland, Romanien, Serbien, das Osmanische Reich.

1. Griechenlands Stellung im Welthandel ist nicht bedeutend, obgleich Griechen in dem Verkehr des Ostens durch ihre Niederlassungen in den hervorragenden Städten der Levante und in Constantinopel eine grosse Rolle spielen. Mehr als ein Menschenalter verfloss, ehe sich der nur auf enge Grenzen beschränkte Staat von den unheilvollen Folgen der Türkenherrschaft erholen konnte. Das Königreich umfasste ursprünglich die griechische Halbinsel südlich vom Golfe von Volo und dem Meerbusen von Arta und die benachbarten Eilande des Archipelagus; 1864 erhielt es die Insel Corfu und die jonischen Inseln und durch die am 24. Mai 1881 zu Constantinopel abgeschlossene Convention Theile von Thessalien und Epirus. Griechenland besitzt nunmehr einen Flächeninhalt von 64.688 Quadratkilom. mit $1._{98}$ Mill. Einwohnern.

Die Fortschritte Griechenlands in landwirthschaftlicher Beziehung sind nicht bedeutend zu nennen. Der Ackerbau liefert nicht den erforderlichen Bedarf an Cerealien. Das wichtigste, für den Handel einträglichste Erzeugniss sind Korinthen, welche an den Küsten des Peloponnes, sowie auf einigen jonischen Inseln gewonnen werden. Die besten Sorten finden sich in der Gegend von Vonitza (Aegion). Der Bruttoertrag der aus ganz Griechenland ausgeführten Mengen, die jonischen Inseln eingerechnet, wird auf 32 Mill. Drachmen, der Reingewinn auf die Hälfte geschätzt; Patras erzeugt allein 20 Mill. Pfund guter Korinthen.[1]) Die pelo-

[1]) Im Jahre 1879 wurden an Korinthen erzeugt in der Morea 78.000 Tonnen, auf den jonischen Inseln 13.800 Tonnen (à 1000 Kilogramm); hievon wurden verschickt 56.000 Tonnen nach England, 20.000 nach Frankreich, 7800 nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas, 4700 nach Belgien und den Niederlanden, 1700 nach Triest, 1100 nach Hamburg. In einem ‚Die Weincultur in Griechenland' überschriebenen Artikel des Deutschen Handelsarchiv, 1882, II, S. 562 finden sich folgende Angaben über die Korinthenproduction:

ponnesische Küste von Korinth bis Patras ist auch ergiebig an Wein. Der aus Korinthen bereitete weisse Wein wird zumeist im Lande consumirt. Die vorzüglicheren Patraser Weinsorten finden seit einiger Zeit Absatz im Auslande. In Patras und in Neu-Korinth bestehen gegenwärtig auch einige Fabriken für Weinbereitung. Zu den Handelsweinen gehört auch der griechische Sect, den die deutsche Gesellschaft Achaja erzeugt, ein dicksüsser Weisswein, welcher in Deutschland, Skandinavien und Russland zum Verschnitte und zur Herstellung süsser Weine verwendet wird. Der Peloponnes, besonders Achaja, liefert Valloneen für den Handel, im Durchschnitte jährlich eine Million; auch Aetolien und Akarnanien versenden über Missolungi grosse Mengen. Der Verbrauch an Baumwolle im Lande ist ein grosser, nur geringe Mengen werden exportirt, doch nimmt die Ausfuhr stetig zu.[1]) Auch Orangen, Citronen, Feigen und Tabak werden ausgeführt. Der Bergbau könnte dem Lande mit der Zeit grössere Erträgnisse liefern, wenn die Ausbeutung zum Reichthume an Mineralien, wie Eisen, Blei und Kupfer im Verhältnisse stünde. Indess ist seit dem Erlass des neuen Bergwerkgesetzes vom 22. August 1861 ein entschiedener Fortschritt bemerkbar. Die Marmorbrüche auf Piräus und dem Pelion arbeiten für die Ausfuhr. Die Blei- und Silbergewinnung in Attika fördert nicht unbedeutende Mengen aus den schon im Alterthume benützten Minen zu Tage. Im Jahre 1863 bildete sich eine französisch-italienische Gesellschaft zur Ausbeutung der Schlacken und Abfälle der altgriechischen Schmelzwerke und erzielte einen bedeutenden Gewinn an silberhältigem Blei, verkaufte im Jahre 1873 die errichteten technischen Anlagen an eine griechische Gesellschaft und beschäftigt sich seitdem ausschliesslich mit dem Minenbaue, hauptsächlich

	Mill. Pfund		Mill. Pfund
1850	73	1878	216
1860	110	1879	199
1870	116	1880	195
1875	155		

Von diesen wurden 57 Perc. nach England, $0._8$ Perc. nach Deutschland, 6 Perc. nach den Niederlanden, $6._8$ Perc. nach Amerika, $3._8$ Perc. nach Belgien. 28 Perc. nach Frankreich exportirt und zu dem Preise von 26—40 Shilling per Tonne verkauft.

[1]) Oesterreichisches Braunbuch, Nr. II, S. 64; 1880 belief sich die Ausfuhr auf 320.470 Drachmen.

mit Zink- und Kupfermineralien.[1]) Auch haben seitdem mehrere kleine Gesellschaften Bergwerksconcessionen erhalten. Durch diese Unternehmungen hat sich die wüste Gegend in eine sehr belebte Landschaft verwandelt, und die neue Stadt Ergestersa zählte bereits im Jahre 1878 über 6000 Seelen. In dem nördlich von Volo liegenden Gebirgsstocke, dem Pelion der Alten, finden sich Erzgänge von silber- und goldhältigem Bleiglanz, Weissbleierz u. s. w., deren Ausbeutung Deutsche begonnen haben.

Die Industrie hat sich bisher nur wenig entwickelt. Erst seit zwei Jahrzehnten sind einige Fortschritte sichtbar; besonders im Piräus wurden Fabriken gegründet. Man zählte in der Mitte des vorigen Jahrzehnts 26 Fabriksetablissements. Im Jahre 1867 stellten die mit Dampf betriebenen Fabriken 296 Pferdekräfte dar, 1872 bereits 631. In dem letztgenannten Jahre gab es 9 Seidenspinnereien, von denen 3 mit Dampfmaschinen arbeiteten, ebensoviele Baumwollspinnereien mit 6 Dampfmaschinen von 145 Pferdekräften und 13.800 Spindeln, 8 fabriksmässig betriebene Rohgärbereien, von denen die Hälfte mit Dampf betrieben wurde und die gut gegärbtes Leder im Werthe von 9 Mill. Drachmen lieferten. Ausserdem besass Griechenland 18 Dampfmühlen mit 250 Pferdekräften, 5 Dampfschmieden, 3 Olivenpressen, eine Anzahl Seifenfabriken und einige Glas- und Porzellanfabriken. Die griechische Hausindustrie liefert Teppiche, Spitzen, Seiden- und Wollengewebe. Die griechischen Teppiche zeichnen sich durch Dauerhaftigkeit und durch originelle Farbenzusammenstellung aus. Die Seidenfabrikation wird vornehmlich im Peloponnes betrieben, wo der kleine Seidenzüchter seine Cocons nicht verkauft, sondern dieselben von Leuten, die eigens zu diesem Zwecke im Lande herumreisen, spinnen lässt, um das Gespinnst sodann im Hause weben zu lassen. Den feinen schleierartigen Seidengeweben wird grosse Kunstfertigkeit und Schönheit nachgerühmt. Die ärmere Classe der Bevölkerung verfertigt sich die ungefärbten Baumwollengewebe für ihre Kleidung selbst. Die Erzeugung von Gold- und Silberspitzen hat einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht. Auf der Insel Zante werden Spitzen aus Aloinfäden geklöppelt. Die Monturs-

[1]) Einige Notizen in den Jahresberichten der k. k. Consulatsbehörden, 1883, S. 72.

ausrüstung für die griechische Armee wird im Lande verfertigt, die Schiffe für die Kriegsmarine auf heimischen Werften gebaut, die Dampfmaschinen jedoch aus England bezogen.[1])

Die Zölle liefern die bedeutendsten Einnahmen. Der im Jahre 1857 erlassene Zolltarif hat seitdem manche Modification erfahren.[2]) Von Wichtigkeit ist das Gesetz vom 22. November 1862, welches eine Anzahl von Ausfuhrzöllen beseitigt. Eine Revision des Zolltarifes trat 1867 ein. In Folge des Gesetzes vom 6. Mai 1880 werden die Einfuhrzölle in neuen Drachmen erhoben, wodurch dieselben eine Erhöhung von 12 Perc. erfuhren. Die Tarifsätze sind meist Gewichtszölle oder Stückzölle, Werthzölle sind wenige. Die Abgaben in den griechischen Häfen erfuhren seit 1861 eine Reduction, und die abgeschlossenen Handelsverträge sichern den fremden Schiffen die gleiche Behandlung wie den nationalen zu. Ungemein erspriesslich hat sich die Nationalbank in Athen erwiesen, die eine Anzahl Commanditen in den übrigen Städten Griechenlands besitzt. Ihr jährlicher Umsatz stieg von $3._7$ Mill. Drachmen auf 137 Mill. im Jahre 1875.[3]) Das Münz-

[1]) Beruht auf einem Berichte der k. k. Gesandtschaft in Athen, abgedruckt Mittheilungen, Bd. IX, S. 305; die letzten Berichte enthalten folgende Daten: 11 Dampfmühlen, 6 Spinnereien, 4 Leinenwebereien, 2 Giessereien etc. Die jährliche Gesammtproduction soll 30 Mill. Francs betragen, Jahresber. der k. k. Consulatsbehörden, 1883, S. 71.

[2]) Vergl. Preussisches Handelsarchiv 1864, II, Nr. 130.

[3]) Die im Jahre 1842 mit einem Capital von 5 Mill. Drachmen gegründete griechische Nationalbank ist ein vortrefflich geleitetes Institut, welches eine umfassende geschäftliche Thätigkeit entfaltet. Die Bank hat sich auch um die Münzreform grosse Verdienste erworben, indem sie bei der Regierung die Initiative ergriff, um der Ueberfluthung des Landes mit alten Silbermünzen entgegenzutreten, welche in den Ländern, deren Gepräge sie trugen, ausser Cours gesetzt waren. Oesterreichische Maria Theresia-Thaler, alte bairische und sächsische Thaler, mexikanische Pistolen, österreichische Zwanziger nahmen die Stelle des griechischen Silbergeldes ein, Geldsorten, die einen verschiedenen Werth repräsentirten und welche der Kaufmann für Waaren erhielt, die er in französischem oder englischem Gelde zu zahlen hatte, Nachtheile, denen er auch durch Erhöhung der Waarenpreise nicht vorzubeugen vermochte. In Griechenland entschloss man sich, dem lateinischen Münzbunde beizutreten, setzte den Werth der coursirenden Silbermünzen um 3 Perc. herab, um dadurch die Umprägekosten zu decken. Seit einem Jahrzehnt besitzt Griechenland ausser der Nationalbank noch zwei grössere Bankinstitute: die griechische Creditbank (Pistotiki) mit einem Nominalcapital von 14 Mill. im Jahre 1872 gegründet und die In-

wesen, durch Verordnung vom 8./20. Februar geordnet, erfuhr durch den Beitritt Griechenland zur sogenannten lateinischen Münzconvention vom 23. December 1865 eine Umgestaltung, und die neue Drachme ist dem französischen Franken gleich.

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind: Cerealien aus Russland, der Türkei und aus Rumänien; baumwollene Gewebe, zumeist aus England, die aus den übrigen Ländern importirten Baumwollenwaaren weisen nur kleine Beträge auf; in Schafwollwaaren concurrirt England mit Frankreich und Oesterreich; Leinwand kommt zumeist aus England, sodann auch aus Oesterreich und Frankreich; in Seidenstoffen beherrschen die Franzosen den Markt; rohe Häute werden aus England, Frankreich, Egypten, Italien und der Türkei eingeführt, Zucker aus Frankreich, England und Oesterreich, endlich auch aus Holland, Holz in erster Linie aus Oesterreich und der Türkei, Papier aus Oesterreich, Italien und Frankreich, Kohlen aus England, Kaffee, Reis und Schwefel.

Der Handel hat sich seit einem Menschenalter entwickelt.[1]) In erster Linie steht England, mit dem seit jeher der regste Verkehr stattfindet; im Jahre 1860 betrug der Specialhandel mit England 27.4 Mill. Drachmen oder 34 Perc. des Werthes des Generalhandels, 1878 die Einfuhr aus England im Specialhandel 31.3, die Ausfuhr 40.6 Mill. Drachmen. Hierauf folgen die Türkei, Oesterreich, Russland, Frankreich und Italien. — Der Schiffsverkehr hat sich gehoben. Im Jahre 1838 belief sich die Handelsmarine auf 3345 Schiffe mit 89.642 Tonnen; 1850 zählte

dustrie-Creditbank mit einem Capital von 25 Mill. Francs ein Jahr darauf ins Leben gerufen.

[1])

	Generalhandel		Specialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	in Mill. Drachmen			
1851	—	—	25.8	13.8
1855	—	—	26.4	10.8
1860	57.6	30.5	53.9	26.9
1863	63.8	26.1	50.9	20.7
1869	94.4	62.6	84.1	46.7
1870	97.0	52.9	85.5	37.9
1871	108.5	76.8	97.6	62.2
1872	128.1	67.4	99.2	56.5
1873	117.6	76.9	92.2	64.5
1874	120.4	75.5	98.8	65.1
1875	145.5	89.0	114.5	75.7

man 3500, worunter 1360 mit mehr als 100 Tonnen Tragfähigkeit, und berechnete den Gewinn, welchen Griechenland aus seiner Schifffahrt bezog, auf $32._9$ Mill. Drachmen.[1]) Ende 1876 betrug die Handelsmarine 8017 Schiffe mit 239.640 Tonnen, darunter 16 Dampfer von 6048 Tonnen, letztere zumeist der griechischen Dampfschifffahrtsgesellschaft gehörig, welche 1857 ihre Thätigkeit eröffnet hat.

Das Hauptemporium für den westgriechischen Handel ist Patras, wo nicht blos die Producte der Küste, sondern auch des Binnenlandes, des Peloponnes und Rumeliens zur Ausfuhr kommen. In Patras concentrirt sich der Verkehr mit dem Auslande bezüglich der eingeführten Waaren. Im Durchschnitte der Jahre 1865—1867 betrug die Einfuhr $8._{017}$ und die Ausfuhr $9._{129}$, im Durchschnitte der Jahre 1877—1879 betrug die Einfuhr $14._5$ und die Ausfuhr $14._2$ Mill. Drachmen. Wie aus den Ein- und Ausfuhrziffern des letzten Jahrzehnts ersichtlich ist, hat der Handel keine Fortschritte gemacht. Bei einem Vergleiche der Jahre 1874—1876 mit den Jahren 1877—1879 ist sogar ein Rückschritt bei der Einfuhr bemerkbar. Die Erklärung liegt zum Theil in den Municipalabgaben, welche $3._4$ Perc. des Werthes der Waaren ausmachen, auch wenn dieselben blos für den Transit bestimmt sind. In den anderen Häfen, wie: Syra, Pyräus, Corfu wird diese Steuer erspart, wodurch sich die Kosten beträchtlich herabmindern. Die Einfuhr besteht in Garnen, Geweben, Metallen, Sprit, Getreide und Mehl, Holz, Schwefel, Colonialwaaren, Steinkohlen u. s. w. Unter den importirenden Ländern behauptet England den ersten Rang, hierauf folgen Oesterreich, die Türkei. Frankreichs Verkehr scheint in den letzten Jahren abgenommen zu haben; während es im Jahre 1874 den vierten Rang einnahm, ist es im Jahre 1877 auf den siebenten gerückt und von Italien und Russland überholt worden, deren Verkehr mit Patras beträchtlich zugenommen hat; auch Deutschland hat vor Frankreich einen Vorsprung gewonnen. Die Vereinigten Staaten erscheinen nunmehr ebenfalls in Patras; während früher Petroleum, dessen Import stetig zunimmt, über Triest und Genua bezogen wurde, kommt nunmehr das Hauptquantum direct aus Amerika. Was die Ausfuhrartikel anbelangt,

[1]) Mittheilungen über Handel u. s. w., herausgegeben von der Direction der administrativen Statistik. Wien 1851, II. Jahrg., S. 57.

so stehen in erster Linie Korinthen, hierauf folgen Valloneen, Felle, Wolle, Feigen und Wein. Für Westgriechenland ist der Piräus der wichtigste Seeplatz, seit 1869 durch eine 12 Kilometer lange Bahn mit Athen verbunden.

An der Ostküste Moreas ist Nauplia der wichtigste Hafen, an der Südküste Kalamata, wo die Korinthen Messeniens zur Ausfuhr gelangen, und zwar zumeist nach Frankreich, Russland und Oesterreich, aber auch nach Patras zur Weiterbeförderung nach England und Deutschland gesendet werden. Der Werth der ausgeführten Korinthen wird für das Jahr 1878 mit $1._{64}$, für 1879 mit $2._{235}$ Mill. Mark angegeben; ferner gelangen hier zum Export Feigen nach Triest, Russland und der Türkei, Oel und Seide.

Auf Corfu sind seit der Vereinigung mit Griechenland einige Anläufe zu industrieller Thätigkeit gemacht worden. Die früheren Wasser- und Rossmühlen sind durch vier mit Dampf betriebene Mühlen verdrängt, welche auch Brod- und Teigwaaren liefern. Neben den altmodischen Oelseifenfabriken erzeugt eine Fabrik auf chemischem Wege aus Oliventrestern Seife; ferner sind errichtet worden eine grosse Spritfabrik, Fabriken für Spielkarten, Wachskerzen, Zündhölzchen, Wagen, zwei kleine Bierbrauereien und drei Gärbereien.[1]) Der Werth der Einfuhr betrug im Jahre 1879 $10._{838}$ Mill. und 1880 $10._{060}$ Mill. Drachmen, der Werth der Ausfuhr in den genannten Jahren $5._{7}$ und $2._{6}$ Mill. Drachmen. Die Hauptausfuhrartikel sind: Oel, Seife und Wein. An dem Export nahmen in erster Linie Theil: Italien, England und Oesterreich, sodann Russland und die Türkei.

2. Das Königreich Rumänien verdankt seine Bedeutung in dem Welthandel seiner günstigen Lage an der unteren Donau und seiner landwirthschaftlichen Production.[2]) Rumänisches Getreide befriedigt den Bedarf Europas an Brotfrüchten und findet namentlich auf englischen Märkten Absatz. Durch die colossale Ausdehnung der Getreideproduction Amerikas ist ihm eine bedeutende Concurrenz erwachsen, die um so belangreicher ist, als die

[1]) Deutsches Handelsarchiv 1880, Bd. II, S. 134.

[2]) Ueber die wirthschaftlichen Zustände sehr instructive Arbeiten in den Jahresberichten der österr. Consulatsbehörden; Götz, Das Donaugebiet, Stuttgart 1882, S. 349 fg.

Hauptbeschäftigung auch gegenwärtig der Ackerbau bildet. Durch die Leichtigkeit des Absatzes für rumänisches Getreide auf den ausländischen Märkten fehlte jeder Antrieb zu einer rationellen Bewirthschaftung des Grundes und Bodens und zur Verbesserung der landwirthschaftlichen Producte. Nun hat Rumänien nicht blos die russische Concurrenz, sondern die noch gewichtigere amerikanische auszuhalten. Dem Absatze auf den französischen und englischen Märkten namentlich droht grosse Gefahr; in der Türkei hat sich russisches Getreide Eingang verschafft. An sonstigen Erzeugnissen kommt noch zur Ausfuhr Wolle, welche im letzten Jahrzehnt in beträchtlicher Menge (2 Mill. Oka) nach Deutschland, Oesterreich und Frankreich verführt wird. Für die Entwicklung der Petroleumgewinnung findet sich vorläufig noch nicht genügendes Capital. Mit den Verhältnissen vertraute Männer versichern, dass bei einer fachgemässen Inangriffnahme der Petroleumausbeute ein grosser Theil des Orients, Südrussland und auch Deutschland mit diesem Artikel beherrscht werden könnten. Die Reinheit des moldauischen Petroleums an Paraffin und der grosse Theergehalt desselben wird als eine Eigenthümlichkeit der Qualität bezeichnet. Der Weinbau wird seit einem Jahrzehnt in grösserer Ausdehnung betrieben. Nicht unerhebliche Exportartikel sind Holz und Salz; von letzterem wird von der Regierung, in deren Händen der Betrieb liegt, eine halbe Mill. Centner jährlich an die Türkei, Serbien und Russland zu festen Preisen abgegeben. — Die städtischen Gewerbe werden zumeist von Ausländern betrieben; nicht blos Ingenieure, Maschinisten und Werkführer, sondern auch gewöhnliche Arbeiter werden von auswärts geholt. Noch im Jahre 1854 gab es in der Wallachei blos eine einzige Fabrik für Stearinkerzen, ferner einige Fabriken für baumwollene Kopftücher und grobes Tuch. Seit einem Jahrzehnt geht das Streben Rumäniens dahin, sich eine selbstständige Industrie zu schaffen, nicht blos, um sich wirthschaftlich unabhängig zu machen, sondern weil die wichtigste Einnahmsquelle des Landes durch die amerikanische Concurrenz bedroht ist. Im Jahre 1876 zählte man 7073 Mühlen, wovon $1._{2}$ Perc. durch stabile Dampfmaschinen, 3 Perc. durch Locomobile, der Rest durch Wasserkraft betrieben wurde. Die Anzahl der Branntweinbrennereien wird auf 2000, jene der Bierbrauereien auf 80 angegeben. In der Nähe der Hauptstadt bestanden 2 Zuckerfabriken. Fehlt es

auch Rumänien an Roh- und Hilfsstoffen nicht, welche die Grundlage einer Industrie werden könnten, so mangelt doch das Capital bei dem hohen landesüblichen Zinsfusse. Selbst hypothekarisch sichergestellte öffentliche Werthpapiere werfen 8—10 Perc. ab und die industriellen Unternehmungen müssen daher mit einem theuren Capitale arbeiten.

Der Handel Rumäniens betrug in Mill. Francs:

	Einfuhr	Ausfuhr
1871	82.9	117.7
1872	109.3	166.6
1873	97.9	157.6
1874	122.8	134.7
1875	100.8	144.9
1876	165.9	225.6
1877	335.5	141.1
1879	254.5	230.7
1880	255.3	218.7
1881	274.8	206.5

In den Export- und Importziffern prägt sich trotz aller Schwankungen die steigende Tendenz des Verkehrs aus; die Ausfuhr hängt natürlich von der Ernte und dem Bedarf des europäischen Marktes an Cerealien ab, da diese in Verbindung mit Raps den beträchtlichsten Theil der Gesammtausfuhr ausmachen (1879 183, 1882 198 Mill. Francs für Brodfrüchte allein). An zweiter Stelle steht die Ausfuhr von Vieh (1879 mit 19.9 Mill. Francs), Häuten, Wolle, Holz u. dgl. m. Der Import besteht aus Fabrikaten (Baumwoll- und Wollgeweben, Eisen- und Stahlwaaren, Zucker und Spirituosen). Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die statistischen Angaben für die ganze Periode einen vollständig zuverlässigen Vergleich aus dem Grunde nicht zulassen, weil die Grenzen des neuen Königreichs durch den Berliner Frieden eine Aenderung erfahren haben. Die Bemühungen Oesterreichs, sich durch den im Jahre 1874 abgeschlossenen Handelsvertrag den Markt Rumäniens zu sichern, sind nur theilweise erfolgreich gewesen.[1]) Wohl nimmt Oesterreich an dem Gesammthandel

[1]) Die österreichische Handelsconvention mit Rumänien gelangte nach mehrmonatlichen Verhandlungen in Wien zum Abschlusse. Die Rumänen erhielten die Rechte einer meistbegünstigten Nation in der Monarchie eingeräumt, während

Rumäniens die erste Stelle ein, aber England und zum Theil Frankreich bereiten der österreichischen Industrie eine mächtige Concurrenz. Von den unter Frankreichs Flagge eingeführten Waaren entfallen nicht unbedeutende Mengen auf Belgien und die Schweiz, welche sich derselben bedienen. Die Stipulirung von Zollsätzen allein genügt nicht; weit entscheidender sind billige Frachtsätze, welche einzig und allein durch die Regulirung der unteren Donau erzielt werden könnten. Leider wird die Inangriffnahme eines seit lange eingehend erörterten Projectes, die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse am eisernen Thor, nutzlos verzögert, und die österreichischen Interessen erleiden dadurch grossen Abbruch.

Mit Zugrundelegung gleicher Schätzungspreise betrug der Werth der aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Rumänien ausgeführten Waaren im Durchschnitte der Jahre:

1865—1867	$33._6$ Mill. Gulden
1868—1870	$44._6$ „ „
1871—1873	$40._7$ „ „
1874—1876	$36._0$ „ „

woraus hervorgeht, dass der Verkehr seit 1868 eine beträchtliche Abnahme erfahren hat. Während im Jahre 1865 die Ausfuhr nach Rumänien $9._{17}$ Perc. vom Gesammtausfuhrwerthe des österreichischen Verkehrs repräsentirt, weist das Jahr 1876 blos $6._{29}$ Perc. auf. In den letzten Jahren hat nun eine Steigerung stattgefunden, da in Folge des russisch-türkischen Krieges die Consumtionsverhältnisse ganz ungewöhnliche waren und nach Beendigung desselben ein Bedarf an Fabrikaten eintrat.[1]) Es betrug nämlich der

für die Einfuhr österreichischer Waaren nach Rumänien eine Reihe von Zollsätzen gebunden wurden und die principielle Abmachung getroffen wurde, dass die später zu fixirenden Zölle des ganzen rumänischen Einfuhrtarifes bei keinem Artikel 7 Perc. des Werthes und jene des Ausfuhrtarifes nicht 1 Perc. übersteigen dürfen. Rumänien hat für sich das Recht zur Aufstellung specifischer statt der bisherigen Werthzölle stipulirt. Im Vergleiche mit dem türkischen Einfuhrtarife ist der rumänische für Oesterreich günstiger, da nach der Vereinbarung mit der Pforte sämmtliche Einfuhrartikel einen achtpercentigen Zoll ohne Unterschied zu zahlen haben, während in dem rumänischen Tarife viele Artikel bei der Einfuhr zollfrei sind; dagegen hat sich Rumänien die Freiheit der Getreideeinfuhr nach Oesterreich gesichert.

[1]) Vgl. Statistische Monatsschrift, VI. Jahrg., S. 181.

Handelswerth der Ausfuhr nach Rumänien 1876 $29._{4}$ Mill. Gulden, 1877 $32._{8}$, 1878 $61._{7}$ Mill. Noch beträchtlicher erscheint die Zunahme, wenn man die Exportmengen vergleicht: 1874 $1._{597}$ Mill. Meterctr. 1875 $1._{455}$, 1876 $1._{665}$, 1877 $1._{841}$, 1878 $3._{286}$. Während die Werthzunahme 1878 im Vergleiche zu 1874 blos $47._{61}$ Perc. beträgt, beläuft sich die Mengensteigerung auf $106._{15}$ Perc.[1])

Für den Verkehr an der unteren Donau waren die seit dem Pariser Frieden unternommenen Arbeiten an der Sulina-Mündung von Wichtigkeit. Bereits im Jahre 1864 war die Fahrt in den Pontus von dem bisherigen Hindernisse befreit, und die Schifffahrt findet von Braila und Galatz auch mit grösseren Seeschiffen statt. Die Anzahl der an der Sulina verkehrenden Schiffe hat allerdings abgenommen, allein dies ist dadurch erklärlich, dass auch im Verkehre an der unteren Donau die Dampfschifffahrt die Segelschifffahrt allmälig verdrängt; der Tonnengehalt der Schiffe nimmt jedoch zu. Die beträchtlichsten Ausfuhren an der Sulinamündung sind: Weizen, Korn, Mais, Gerste, Hafer, Bohnen, Hirse und Rebsamen. In letzter Zeit gelangen auch Holz in Bretterformen, Petroleum, Theer, Käse u. dgl. m. dahin.[2])

[1]) Die Beziehungen Rumäniens mit den einzelnen Staaten wird folgende Tabelle erläutern. Der Handel betrug in Mill. Francs:

	1871		1880		1881	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Oesterreich . . .	$30._{3}$	$26._{9}$	$126._{4}$	$82._{9}$	$135._{0}$	$72._{1}$
Türkei	$11._{3}$	$81._{9}$	?	$23._{1}$	$16._{4}$	$11._{4}$
Frankreich . . .	$9._{2}$	$21._{2}$	$28._{4}$	$27._{8}$	$22._{7}$	$19._{3}$
Grossbritannien	$24._{8}$	$19._{8}$	$58._{4}$	$56._{4}$	$50._{5}$	$82._{2}$
Deutschland . .	$7._{4}$	$0._{8}$	$23._{9}$	?	$31._{8}$	$1._{6}$
Russland	$1._{1}$	$7._{2}$	$5._{9}$	$4._{9}$	?	?
Andere Länder	$5._{6}$	$14._{6}$	$12._{3}$	$23._{8}$	$18._{3}$	$19._{9}$

[2]) Eine Statistik der seewärts nach der Donau eingeführten Waaren besitzen wir nicht, nur die Mengen der Steinkohlen sind bekannt; im Jahre 1878 wurden importirt 167.956 Tonnen, und zwar 150.359 von England, 17.457 von Frankreich und 140 Tonnen von Russland.

Die an der Sulina seit dem Jahre 1861 ein- und auslaufenden Schiffe vertheilen sich nach der Nationalität wie folgt:

	Im Durchschnitte der Jahre 1861—1870				Im Durchschnitte der Jahre 1870—1879			
	Dampfer		Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Frankreich	$5._{5}$	2499	$15._{4}$	2879	$31._{7}$	22.911	$1._{4}$	298
Griechenland	$0._{7}$	106	1044	141.028	$10._{2}$	7013	510	88.228

3. Serbiens Productionsquellen sind Viehzucht und Ackerbau, worauf auch der grösste Theil der Ausfuhr beruht. Namentlich der Export an Schweinen, Rindern und Schafen hat in den letzten zehn Jahren beträchtlich zugenommen, während jener von Getreide eine Abnahme zeigt. In Betracht kommen noch Pflaumen, Knoppern, Slibowitz. Was die Industrie anbelangt, so werden die Bedürfnisse der Landbewohner grösstentheils durch die Hausindustrie gedeckt. Bis zum Jahre 1880 bestanden in Serbien blos zwölf Bierbrauereien, wovon zwei in Belgrad; drei grössere Branntweinbrennereien, einige Mühlen, zwei Fabriken für Spielkarten und einige Etablissements für Cigarrettenpapier; eine kleine Glashütte und vier Etablissements für Sodaerzeugung. In jüngster Zeit werden grosse Anstrengungen gemacht, eine Anzahl von

	Im Durchschnitte der Jahre 1861—1870				Im Durchschnitte der Jahre 1870—1879			
	Dampfer		Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
Grossbritannien	89	42.178	211	60.591	$229._5$	229.241	44	13.090
Italien	$0._2$	57	316	89.171	$2._8$	1238	83	30.996
Oesterreich-Ungarn	51	15.477	142	42.036	$71._4$	34.551	$40._6$	12.454
Russland	$2._6$	632	86	12.078	$23._5$	7507	$44._5$	6171
Türkei	$1._5$	483	523	43.480	$6._6$	269	409	34.315
Vereinigte Fürstenthümer	$0._2$	139	65	6914	—	—	$26._7$	3533
Deutschland	—	—	—	—	$2._1$	2060	$3._3$	937

Im Durchschnitte der Jahre 1861—1870 sind die französischen, russischen und österreichischen Postdampfer nicht inbegriffen; diese betrugen:

	Anzahl	Tonnen
Frankreich	36	10.378
Oesterreich	49	14.358
Russland	32	3628

Die Schifffahrtsbewegung an der Donaumündung und in den im Strome gelegenen Häfen betrug:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1861	2845	391.642	57	17.324	2902	408.966
1865	2179	389.565	79	21.119	2558	410.684
1870	2214	462.339	287	131.449	2501	593.788
1875	1212	166.665	502	355.070	1714	521.735
1880	1230	190.854	583	467.189	1813	658.063
1881	941	140.438	770	653.016	1711	793.454

Im Jahre 1861 sind überdies noch Postdampfer mit 41.804 Tonnen hinzuzurechnen.

Fabriken durch Begünstigung ins Leben zu rufen. So wurde mit fremdem Capital eine Tuchfabrik in Paračin, zwei Lederfabriken in Uziča und Jagodina und an dem letztgenannten Orte auch eine Glashütte gegründet. Der Bedarf an Fabrikserzeugnissen muss aus dem Auslande bezogen werden.

Ueber die Provenienz der eingeführten Waaren besitzen wir nur wenig zuverlässige Angaben, welche der Statistik der einzelnen Staaten entlehnt werden müssen. Die österreichischen Handelsausweise specificirten den Verkehr mit Serbien bis in die jüngste Zeit nicht. In einem jüngst veröffentlichten Actenstücke wird die durchschnittliche jährliche Waareneinfuhr Serbiens 1871—1875 auf 29 Mill. Francs angegeben, wovon 28 Mill. aus Oesterreich. Allein in diesen Ziffern ist auch die Durchfuhr enthalten, und der Antheil der österreichischen Einfuhr wird auf 80 Perc. approximativ geschätzt.[1])

Seit einigen Jahren ist auch Deutschland bestrebt, daselbst festen Fuss zu fassen und aus einem Berichte geht hervor, dass 1878 deutsche Waaren im Werthe von $4._{64}$ Mill. Mark in Serbien Absatz fanden; es sind die mannigfaltigsten Artikel, einige mit winzigen Beträgen; andere, wie Nürnberger Kurzwaaren, Leder und Lederarbeiten im Werthe von nahezu $^1/_2$ Million; Maschinen aus Chemnitz und Magdeburg, woher Serbien bis vor Kurzem mit diesem Artikel versorgt wurde, sollen in neuester Zeit von Pester und Prager Firmen verdrängt worden sein; für Salz, dessen Consum in dem nunmehrigen Territorium $^1/_2$ Million Centner betragen soll, würde bei Herabsetzung des Zolles das deutsche Salz Rumänien und Ungarn erfolgreich Concurrenz bereiten können. Der Werth der eingeführten Schweizer Artikel wird auf eine Mill. Francs, Frankreichs Import auf nahe $^1/_2$ Mill. angegeben. Eng-

[1]) Ueber den österreichisch-serbischen Verkehr besitzen wir erst seit dem Jahre 1879 detaillirtere Ausweise. Hiernach betrug die Einfuhr aus oder über Serbien im Jahre 1879 430.706, im Jahre 1880 485.682 Meterctr., die Ausfuhr nach oder über Serbien 455.538 Meterctr. im Jahre 1879 und 432.861 Meterctr. im Jahre 1880. Der Werth der eingeführten Waaren berechnet sich 1879 auf $12._3$ Mill., 1880 auf $11._4$ Mill. Gulden, wovon auf importirte Edelmetalle und Münzen circa $0._9$ Mill. und auf die eigentlichen Handelsgüter im Jahre 1879 $11._4$ Mill., 1880 $10._5$ Mill. Gulden entfallen. Der Handelswerth der Waarenausfuhr über die serbische Grenze belief sich auf $13._4$ und $13._2$ Mill. in den erwähnten Jahren.

land sendet Garne im Werthe von 2.7 Mill. Mark, rohe Webstoffe, Calicos, Kleiderstoffe u. s. w. Der Werth der eingeführten englischen Erzeugnisse wird auf 4.7 Mill. Mark geschätzt; dieselben gelangen zum Theil über Salonich nach Serbien.[1])

Die handelspolitischen Beziehungen Serbiens zu den verschiedenen Staaten wurden seit 1878 durch Verträge geregelt. Die alten zwischen Oesterreich und der Pforte bestehenden Tractate fixirten für alle aus Oesterreich nach der Moldau und Wallachei, nach Serbien, Bosnien und der Hercegowina geführten Waaren den Einfuhrzoll mit 3 Perc., der auch durch die Additionalacte zu dem österreichisch-türkischen Handels- und Schifffahrtsvertrage vom 22. Mai 1862 aufrecht blieb, während die Einfuhrzölle nach den übrigen Provinzen der Türkei auf 8 Perc. erhöht worden waren. Oesterreich besass auf diese Weise eine Begünstigung auf dem serbischen Markte, da die anderen Mächte in ihren gleichzeitig oder später mit der Pforte abgeschlossenen Verträgen für die suzeränen Fürstenthümer keine Specialvorbehalte ausbedungen hatten. Indess hatte Serbien im Jahre 1864 einen autonomen Zolltarif erlassen und die vertragsmässigen Bestimmungen dadurch umgangen, dass es die Waaren höher bewerthete, aber den dreipercentigen Zollsatz beibehilt. Dieser Tarif traf alle Importe ohne Unterschied und beseitigte die Differentialbegünstigung Oesterreichs. Erst auf der Berliner Conferenz wurde zwischen Oesterreich und Serbien eine Convention, die Eisenbahn-, Handels- und Schifffahrtsverhältnisse betreffend, vereinbart, welche auch die Bestimmung enthielt, dass „die Frage einer zwischen den beiden Ländern abzuschliessenden Zolleinigung geprüft werden solle“. Die Verhandlungen gestalteten sich schwierig genug. Serbien schloss am 7. Februar 1880 einen Handelsvertrag, wonach für einige Waaren ein 8 Perc. ad valorem nicht übersteigender Zoll erhoben werden sollte, während alle anderen Waaren bei der Einfuhr nach der Wahl der Importeure entweder die specifischen Zolle des allgemeinen serbischen Tarifes oder einen Werthzoll von 8 Perc. zu entrichten haben. Hiemit entfiel die Begünstigung, auf welche Oesterreich auf Grund der alten Verträge mit der Pforte, welche auf dem Berliner Congresse ausdrücklich als giltig anerkannt wurden, Anspruch hatte. Die zwischen Oesterreich und Serbien ent-

[1]) Preussisches Handelsarchiv, 1879, II. Bd., S. 169.

standenen Differenzen wurden erst nach schwierigen Verhandlungen beglichen und am 6. Mai 1881 die Verträge abgeschlossen.[1]) Seitdem hat Serbien auch mit anderen Staaten (Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Griechenland u. s. w.) Handelsverträge zu Stande gebracht.

4. Die europäische Türkei.[2]) Während des 18. Jahrhunderts waren die Franzosen in der Levante die tonangebende Handelsnation. Die innigen politischen Beziehungen zwischen Frankreich und der Pforte beförderten den Verkehr zwischen den beiden Ländern. Die kriegerischen Ereignisse nach dem Ausbruche der französischen Revolution machten Grossbritannien zum Herrn des mittelländischen Meeres und engten den Handel der Franzosen nach der Levante ein. Abgesehen von England, strebten auch Russland und Nordamerika an dem Handel mit diesen Gebieten theilzunehmen. Auch Oesterreich erweiterte seit dem Anfange unseres Jahrhunderts seinen Verkehr mit der Pforte, und Triest versorgte zum Theil die westlichen Länder Europas mit orientalischen Erzeugnissen.

Von einer Entwicklung wirthschaftlicher Verhältnisse der unter der Herrschaft der Pforte stehenden Länder kann nur insoferne die Rede sein, als in den westeuropäischen Ländern der Bedarf orientalischer Producte während unseres Jahrhunderts beträchtlich zunahm und die erweiterte Nachfrage eine Ausdehnung der Production wenigstens in einigen Gebieten zur Folge hatte. Während sich im Occidente eine Umwälzung in fast allen Zweigen der Industrie und des Handels vollzog, bewegen sich Handel und Industrie im Oriente fast in den alten Geleisen, und was als Fortschritt erscheint, ist mehr durch die Einwirkung des Occidents bewerkstelligt worden, als durch die selbstständige Thätigkeit der Menschen, welche jene von der Natur mit einem Füllhorn von

1) Vgl. Singer, Die Verträge mit Serbien, Wien 1882.

2) Literatur: J. H. Stöver, Historisch-statistische Beschreibung des osmanischen Reiches. Hamburg 1784. Thornton, Das türkische Reich in allen seinen Beziehungen, aus dem Englischen von F. Herrmann. Hamburg 1808 (das Originalwerk ist ein Jahr früher erschienen). Pertusier, Gegenwärtiger Zustand der Türkei u. s. w., übersetzt von Bergk. Leipzig 1872. Boué, La Turquie d'Europe. 4 Tom. Paris 1840. Ubicini, Lettres sur la Turquie. 2 Vol. Paris 1854. Heuschling, L'Empire de Turquie. Bruxelles et Leipsic 1860. Collas: La Turquie en 1861. Paris 1861.

Gaben ausgestatteten Gegenden bewohnen. Die zeitweiligen Anläufe der Regierung, Einrichtungen und Institutionen aus dem Occidente nach dem Oriente zu verpflanzen und dadurch der commerciellen und industriellen Entwicklung Impulse zu geben, sind zum Theil kläglich gescheitert.

Das türkische Zollsystem kennt nur Finanzzölle, welche in ganz roher Weise für alle ein- und ausgeführten Gegenstände gleichmässig ohne irgend welche Abstufung veranlagt und durch Handelsverträge gebunden wurden. Oesterreich hatte in den verschiedenen Friedensschlüssen zu Passarowitz 1718, zu Belgrad 1739 und zu Sistowo 1791 auch Bestimmungen über den Handel vereinbart und Russland folgte seit dem Vertrage von Kutschuk-Kainardschi dem Beispiele Oesterreichs. Seit dem Ende des vierten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts wurde der Handels- und Schifffahrtsvertrag mit England vom 16. August 1838 massgebend für das handelspolitische System der Pforte. Gleichstellung der britischen Unterthanen mit den am meisten begünstigten Nationen, Beseitigung sämmtlicher nicht vertragsmässig festgesetzten Monopole, die Verpflichtung, die Engländer mit keiner höheren Abgabe zu belegen als die Einheimischen, Festsetzung der Verbrauchsabgaben auf 9 Perc. des Werthes und eines Ausgangszolles von 3 Perc., Erleichterung der Dardanellenfahrten, endlich das wichtige Zugeständniss eines Werthtarifes, welcher durch eine gemischte Commission festgesetzt werden und sieben Jahre in Kraft bleiben sollte, bildeten den Inhalt der englisch-türkischen Abmachungen. In einem Zusatzartikel wurde vereinbart, dass die Erzeugnisse aller Länder, in directer oder indirecter Fahrt unter britischer Flagge eingeführt, 3 Perc. des Werthes bei der Einfuhr und beim Verkauf im türkischen Reich ausserdem 2 Perc. zu entrichten haben. Der einige Monate später mit Frankreich abgeschlossene Vertrag (25. November 1838) enthält fast dieselben Bestimmungen.[1]) Am günstigsten war Russland gestellt, da es wohl auf die anderen Nationen gewährten Vortheile Anspruch

[1]) Handelsverträge mit den anderen Staaten wurden abgeschlossen: am 18. Mai 1839 mit den Hansestädten, am 3. August 1839 und 30. April 1840 mit Belgien, am 1. Mai 1841 mit Dänemark, am 31. Januar 1840 mit Schweden und Norwegen, am 2. März 1840 mit Spanien, am 22. März 1843 mit Portugal, am 30. April 1840 mit den Niederlanden, am 2. September 1839 mit Serbien und im October 1840 mit dem Zollverein.

machte, jedoch an seinen Verträgen, wodurch die Ausfuhr und die Einfuhr mit einem 3percentigen Zollsatz belegt wurde, festhielt. Noch wichtiger wurde der am 10./22. October 1848 zu Baltalima abgeschlossene Vertrag zwischen der Pforte und Russland.

Die Ausbreitung Russlands an der unteren Donau war dem Handel nicht förderlich. Durch den Frieden von Bukarest erwarb es den Kiliaarm, im Vertrage zu Akjerman 1826 rückte es bis an den Sulina- und drei Jahre später bis zum St. Georgsarme vor. Das Donaudelta kam auf diese Weise factisch unter russische Herrschaft. Die Versandung der Donaumündungen machte Fortschritte, ohne dass von Seite Russlands irgend etwas für die Beseitigung des Uebelstandes geschah. Wohl übernahm es durch die mit Oesterreich abgeschlossene Convention vom 13. November 1840 die Verpflichtung, der Versandung der Sulinamündung Einhalt zu thun, dieselbe fahrbar zu machen und zu erhalten; es kam jedoch, strenge genommen, den übernommenen Verpflichtungen nicht nach und die Schifffahrtsverhältnisse an der unteren Donau gestalteten sich immer trostloser. Der Pariser Friede (1856) rückte die Grenzen Russlands von dem linken Ufer des Kiliaarmes in das Innere der Provinz Bessarabien zurück und überwies das Donaugebiet der Moldau, erklärte die Donau im Sinne der Wiener Congressacte für einen internationalen Fluss und stellte die Mündungen desselben unter den Schutz des Völkerrechts. Eine europäische Donau-Commission wurde mit der Aufgabe betraut, die Donaumündungen von Isaktscha an und die angrenzenden Gebiete des Schwarzen Meeres von Verkehrshindernissen zu befreien und in den bestmöglichen Zustand der Schiffbarkeit zu setzen. Zur Deckung der Kosten sollte eine für alle Nationen gleiche Gebühr von der Commission eingehoben werden dürfen. Die am 7. November 1857 abgeschlossene Donauschifffahrtsacte enthielt Bestimmungen für den Donauverkehr, und am 2. November 1865 kam eine Vereinbarung über die Donaumündungen zu Stande, nachdem man während einer neunjährigen Thätigkeit dahin gelangt war, durch Errichtung von zwei Dämmen an den Mündungen des Sulinaarmes denselben auch Schiffen von grösserem Tiefgange zugänglich zu machen. Ein neuer Vertrag zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, England, Italien, Russland und der Pforte kam durch das sogenannte Londoner Protokoll zu Stande (13. März

1871). Die Functionsdauer der europäischen Commission wurde bis 24. April 1883 bestimmt. Der Berliner Vertrag vom Jahre 1878 bestimmte endlich, dass alle bisherigen Vereinbarungen zwischen den Mächten auch von Serbien und Bulgarien aufrecht zu erhalten sind, bis diese Fürstenthümer selbst neue Abmachungen mit den betreffenden Mächten getroffen haben werden. Bulgarien, Rumänien und Serbien dürfen den Transitzoll nicht erheben. Rumänien erhielt eine Vertretung in der europäischen Donau-Commission.

In den seit dem Beginne der sechziger Jahre mit den hervorragendsten europäischen Staaten abgeschlossenen Handelsverträgen, die in den wichtigsten Bestimmungen gleichlautend sind, wurde die Ausfuhrabgabe auf 8 Perc. ad valorem festgesetzt, welche alljährlich vom März 1862 angefangen um 1 Perc. herabgemindert werden sollte, bis sie auf den zur Deckung der Verwaltungs- und Aufsichtskosten bestimmten fixen Betrag von 1 Perc. ermässigt sein würde; dagegen wurde der bisherige 3 Perc. betragende Einfuhrzoll, wozu bei wirklichem Verkauf oder Versendung der Waaren ins Innere noch weitere 2 Perc. zur Erhebung gelangten, auf 8 Perc. erhöht. Der Werth der Waaren sollte am Landungsplatze berechnet werden, wenn die Einfuhr zur See erfolgt, wenn dieselbe jedoch zu Lande stattfindet, an der ersten Zollstelle. Der Durchfuhrzoll sollte von 3 auf 2 Perc. und nach acht Jahren auf 1 Perc. herabgesetzt werden.[1]) Gegenwärtig beträgt daher der Ausfuhr- und Transitzoll 1 Perc. Ausser diesen Handelsverträgen bestehen aber auch Tarifconventionen, welche jedoch weder in der Zahl der tarifirten Waaren, noch rücksichtlich der einzelnen Bestimmungen übereinstimmen. Der Zolltarif ist demnach kein einheitlicher für das osmanische Reich, sondern nebst dem für alle Staaten gleichlautenden Ausfuhrtarife bestehen zwölf verschiedene Einfuhrtarife, die weder in der Zahl der tarifirten Waaren, noch in der Bezeichnung und in den Preisen übereinstimmen.[2])

[1]) Handelsverträge wurden abgeschlossen: am 27. April 1861 mit Frankreich, am 27. September 1862 mit den Hansestädten.

[2]) Für die österreichisch-ungarischen Importartikel ist gegenwärtig der im Jahre 1872 auf fünf Jahre bis Juni 1877 abgeschlossene Tarifvertrag massgebend, welcher, da eine Kündigung nicht erfolgt ist, auf weitere sieben Jahre, bis Juni 1884, in Kraft bleibt.

Ueber den Gesammthandel der Türkei ist es unmöglich, sich ein ziffermässiges Bild zu verschaffen, da eine Statistik nicht existirt. Ein Einblick lässt sich nur insofern gewinnen, als die verschiedenen Productionsgebiete und hervorragenden Handelsorte einzeln betrachtet werden, aber in allen Fällen hat man es blos mit approximativen Angaben zu thun. Für die letzten zwanzig Jahre ersetzen die von Fremden angestellten Studien einigermassen den Mangel officieller Angaben Was nun Constantinopel anbelangt, so hatte dasselbe für den Gesammthandel des osmanischen Reiches eine hervorragende Bedeutung insofern, als die anderen bedeutenden Orte sich zumeist hier mit Manufacturwaaren und den Erzeugnissen anderer Länder versorgten und den Verkauf eigener Producte bewerkstelligten. Hat sich auch in dieser Beziehung Mancherlei geändert, so ist Constantinopel noch immer der wichtigste Handelsort der Türkei. Die Schifffahrtsbewegung ist bedeutender als die Handelsthätigkeit der Stadt selbst. Die wichtigsten Exportartikel Constantinopels sind: Opium, dessen Cultur in der europäischen Türkei zugenommen hat; der Durchschnittsertrag wird 1874—1882 auf 5000 Kuffen (à 60 Kilogr.) veranschlagt, jedoch kommen Ernten von 6000—8000, für 1881 sogar mit 11.000 Kuffen vor. In den letzten zwei Jahrzehnten hat der Export aus Constantinopel sehr zugenommen, während früher Smyrna fast ausschliesslich für die Ausfuhr dieses Artikels massgebend war. In den Jahren 1874—1877 betrug die Ausfuhr 1070 Kuffen im jährlichen Durchschnitte, 1879—1881 1430 Kuffen. Rosenöl, an den südlichen Abhängen des Balkans in Rumelien gewonnen, hat in den letzten Jahren eine Verminderung der Production erlitten; der Handel concentrirt sich in Kasanlik am Balkan, von wo dieser Artikel nach Constantinopel zum Export gebracht wird; in den Jahren 1872—1875 wird derselbe auf 1666 Kilogr. im jährlichen Durchschnitte veranschlagt, 1879—1882 1633 Kilogr. durchschnittlich. Die Production von Meerschaum, zumeist in Eschki-Scheir (das alte Doryläum) gewonnen, dessen Handel seit Anfang des 18. Jahrhunderts datirt, ist in den letzten zwei Jahrzehnten fast stationär geblieben.[1]) Die Teppichausfuhr Constantinopels gewinnt an Be-

[1]) Der Export betrug 1855 3000—3500 Kisten, 1865 8000, 1866 5000, 1867 11.000, 1869 11.500, die höchste Ziffer während des ganzen Zeitraumes,

deutung; türkische und persische Erzeugnisse werden nach London, Paris und den Vereinigten Staaten Nordamerikas versendet. Mohair geht zumeist nach England, geringere Mengen werden nach Marseille und Triest verschickt.

Die wichtigsten Importartikel sind: Zucker, bis zum Jahre 1873 zumeist aus Frankreich und Holland bezogen, seit 1874 beherrscht österreichisches Erzeugniss den Markt; der Export nach Persien, der früher über Constantinopel ging, findet nunmehr direct über Marseille und Poti statt, wohin die französischen Dampfer den Rohzucker bringen. In Manufacturwaaren ist Constantinopel noch immer der erste Stapelplatz für den Orient, obgleich das Absatzgebiet durch die politischen Ereignisse der letzten Jahre beträchtlich eingeengt worden ist. Der Verkehr mit Persien via Constantinopel hat in den letzten Jahren einen Aufschwung genommen; aus den benachbarten Theilen Russlands, aus Georgien und Kaukasien, sowie aus Mittelasien erscheinen Reisende in der türkischen Hauptstadt, um sich mit europäischen Erzeugnissen zu versorgen. An dem Importe der Manufacturwaaren hat England den hervorragendsten Antheil, indem es den Bedarf an rohen und gebleichten Cattunen deckt, ferner bedruckte Cattune und Garne, Tuche, glatte und façonnirte Modewaaren, Teppiche, Segeltuche, Leinen, Hanf- und Jutewaaren, Spitzen, Gummi- und Posamentirwaaren in grossen Quantitäten liefert. Aus Frankreich werden Seidenwaaren, Schafwollstoffe und zum Theil auch wollene und halbwollene Modewaaren, Tuche u. dgl. m. bezogen. In den letzten Jahren hat namentlich Deutschland bedeutende Anstrengungen gemacht, der französischen Industrie in Constantinopel Concurrenz zu machen, und der Import von bedruckten Woll- und Baumwollstoffen, sowie an Weiss- und Futterzeug, welches im Elsass fabricirt wird, von Mode- und Wollwaaren, Strumpf- und Wirkwaaren, Seiden- und Sammtwaaren ist ein ziemlich bedeutender. Belgien und die Schweiz liefern ebenfalls einige Artikel, doch ist der Verkehr mit diesen Ländern nicht sehr belangreich. Dagegen hat Oesterreich namentlich mit dem Absatz von Tuchen grosse Fortschritte gemacht. Mit türkischen

1879 7700, 1880 7700, 1881 11.100 Kisten. Diese Mengen gehen zumeist nach Wien, welches der einzige Stapelplatz für diesen Artikel ist. Frankreich und Deutschland beziehen den Meerschaum aus Wien.

Kappen versorgt es fast ausschliesslich den Bedarf Constantinopels. In Glaswaaren ist Oesterreich eine mächtige Concurrenz an Belgien und Lothringen erwachsen. Spiegel liefern gegenwärtig zumeist Belgien und Baiern (Fürth). Die Glaswaaren für den Transit stammen zumeist aus Oesterreich; dieselben gehen von Constantinopel über Trapezunt nach Persien und Bokhara oder über Suez nach den Gebieten am Rothen Meere und dem Persischen Meerbusen. Das in Constantinopel importirte Porzellan ist österreichischer, deutscher oder französischer Provenienz.

Was die in dem Hafen verkehrenden Schiffe anbelangt, so hat die Anzahl derselben in dem letzten Jahrzehnt beträchtlich zugenommen. 1862—1872 belief sich die Anzahl der eingelaufenen Schiffe im Durchschnitte jährlich auf 22.147 mit $4._{393}$ Mill. Tonnen, 1872—1882 auf 36.797 mit $5._{108}$ Mill. Tonnen. Das Kriegsjahr 1877/78 unterbrach wohl die stete Zunahme, da die Küste des Schwarzen Meeres dem Verkehre ganz geschlossen blieb, seitdem ist aber eine beträchtliche Zunahme eingetreten. An der Schifffahrtsbewegung nehmen die verschiedenen Staaten in folgender Rangordnung theil: England, die Türkei, Oesterreich-Ungarn, Griechenland, Italien, Russland, Frankreich, Schweden und Norwegen, Belgien, Deutschland, die Niederlande, Dänemark, Rumänien, Vereinigte Staaten Nordamerikas, Spanien und Serbien.[1])

[1]) Ich entlehne den „Neuen volkswirthschaftlichen Studien über Constantinopel", Wien 1882, folgende Tabelle:

Flaggen	Durchschnitte des Jahrzehnts 1862—1872		Durchschnitte des Jahrzehnts 1872—1882		Zu- oder Abnahme	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
England	2099	827.591	2624	1,788.135	+ 525	+ 960.544
Türkei	10.118	653.471	27.840	802.807	+ 17.722	+ 149.336
Oesterreich-Ungarn	1369	637.734	892	576.791	— 477	— 60.943
Griechenland	3869	689.391	2851	557.626	— 1018	— 131.765
Italien	2512	821.849	1249	522.575	— 1263	— 299.274
Russland	729	305.662	614	362.058	— 115	+ 56.396
Frankreich	436	186.255	314	283.686	— 122	+ 97.431
Schweden und Norwegen	339	110.302	119	59.283	— 220	— 51.019
Belgien	25	19.266	46	49.610	+ 21	+ 30.344
Deutschland	403	115.074	70	39.800	— 333	— 75.274
Niederlande	32	10.350	22	19.401	— 10	+ 9051
Dänemark	9	2059	10	9279	+ 1	+ 7220

Für den epirotischen Handel ist die an der äussersten Spitze des Golfes von Arta gelegene Hafenstadt Prevesa von Wichtigkeit; es vermittelt die Handelstransactionen der angrenzenden epirotisch-griechischen Bezirke von Arta, Voinitza, sowie jene der Provinzialhauptstadt Janina. Viehzucht, Ackerbau und die Cultur von Oelbäumen bilden den wesentlichsten Theil der landwirthschaftlichen Thätigkeit und liefern für den Export Wolle, rohe Felle, Butter und Käse. Das in den ausgedehnten Olivenhainen gewonnene Oel wandert nach Odessa, Riga und den Donaufürstenthümern; die Producte der Fischerei werden nach Janina, Arta, Corfu und Italien ausgeführt; die Waldcultur liefert alljährlich eine grosse Menge Valloneen; die Cedernfrüchte, in ganz Europa für den israelitischen Cultus stark gesucht, gedeihen in keiner türkischen Provinz so trefflich wie im Epirus. Mit Ausnahme einiger Gärbereien, Töpfereien, Ziegelbrennereien und Seifensiedereien besitzt Epirus keine Industrie. Die Einfuhr wird fast ausschliesslich durch den österreichisch-ungarischen Lloyd vermittelt. Der Werth der Einfuhr belief sich im Jahre 1878 auf $1._{3}$ Mill. Goldgulden, wovon etwas über 1 Mill. unter österreichischer Flagge importirt wurde. Die Ausfuhr betrug 1878 $1._{12}$ Mill. Goldgulden, wovon etwa die Hälfte auf österreichischen Schiffen; 1880 betrug der Gesammtverkehr mit dem Auslande $3._{6}$ Mill. Goldgulden. Erschwerend für den Handel ist der klägliche Zustand der Strassen. Das Hauptbeförderungsmittel ist noch immer das Saumthier. Der Werth der Zeit, der Bewegung, der Thätigkeit ist in diesen Gegenden wenig bekannt. Daher ist es noch immer der den primitiven Charakter kennzeichnende Hauptgrundsatz der kaufmännischen Praxis, lieber wenig mit höherem Gewinn als wohlfeiler und mehr zu verkaufen.

Für Macedonien ist Salonich die wichtigste Handelsstadt, und der Verkehr würde grössere Dimensionen annehmen können,

Flaggen	Durchschnitte des Jahrzehnts 1862—1873		Durchschnitte des Jahrzehnts 1872—1882		Zu- oder Abnahme	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Rumänien	179	14.866	46	4759	— 133	— 10.107
Vereinigte Staaten .	14	6113	4	1838	— 10	— 4275
Spanien	—	—	3	1662	+ 3	+ 1662
Serbien	10	1304	3	887	— 7	— 417

wenn die Eisenbahn über Mitrowitza hinaus ausgebaut und für den Transport der Waaren vom Hafen zur Bahn in geeigneter Weise gesorgt würde. Die Landwirthschaft Macedoniens liefert wichtige Ausfuhrartikel: Gerste, Hafer, Mais, Roggen und Korn, der Export ist auch in fruchtbaren Jahren belangreich; ferner Baumwolle, zumeist nach Italien, Frankreich, Spanien und Griechenland bestimmt, Sesam, Mohn und Opium. Den ersten Rang nimmt jedoch unter allen landwirthschaftlichen Erzeugnissen der Provinz der Tabak ein. Die besten Qualitäten liefern die Ebene von Jenitjé und deren Umgebung; das feinste Product dieser Gegend kommt unter dem Namen Yaka und Kaschi-Yaka in den Handel. Von der Gesammtproduction Macedoniens gelangen etwa $4._5$ Mill. Oka auf den Markt, wovon $1._7$ Mill. auf die besseren Sorten kommen; Albanien, Epirus und Thessalien liefern etwa $1._1$ Mill. Oka in den Handel, wovon ein beträchtlicher Theil bei der Fabrikation von Schnupftabak Verwendung findet. Die Viehzucht liefert Schafwolle, Felle aller Art in nicht unbeträchtlichen Mengen. Eine Industrie existirt in ganz Macedonien nicht; in Salonich bestehen einige Dampfmühlen, eine Spiritusfabrik und seit 1850 eine Baumwollspinnerei, welche zumeist jüdische Mädchen beschäftigt.

In Salonich nimmt Frankreich den ersten Rang ein. Es versieht das Vilajet und einen grossen Theil von Monastir mit Colonialwaaren, Woll- und Seidenmanufacturen, Wein, Oel, Ess- und Kurzwaaren und verschifft den grössten Theil der Naturproducte nach Marseille theils zur Verarbeitung in den heimischen Fabriken, theils zur Weiterversendung nach England, Belgien, Schweiz und Norddeutschland. Im Jahre 1881 liefen in Salonich 687 Schiffe mit 100.235 Tonnen ein und 653 mit 204.399 Tonnengehalt aus.

In Nordalbanien nimmt Oesterreich an dem auswärtigen Handel den hervorragendsten Antheil. Von den ein- und ausgeführten Waaren im Gesammtwerthe von $6._6$ Mill. Gulden entfallen nahezu zwei Drittel auf Oesterreich. Früher wurden beträchtliche Mengen von Wolle und Fellen aus Rumelien im Transit durch Albanien über Scutari und Durazzo exportirt. Sowohl die Entwicklung der Donauschifffahrt, als auch der Ausbau der Salonicher Eisenbahn hat eine Aenderung hervorgerufen. Ebenso hat auch der Transit ausländischer Waaren über

Albanien nach Rumelien abgenommen und erreicht gegenwärtig kaum ein Achtel seines früheren Umfanges. Nur italienische Waaren und einige österreichische Artikel schlagen die alte Richtung ein, während englische Waaren und Colonialartikel nach Rumelien über Salonich gehen. Es bleibt auch fraglich, ob der Verkehr in die alte Bahn wird zurückgeleitet werden, selbst wenn Albanien durch bessere Communicationen mit dem Hinterlande verbunden wäre. Die auf den Verkehr bezüglichen Einrichtungen fehlen entweder gänzlich, oder befinden sich in einem primitiven Zustande. Die wichtigsten Häfen Nordalbaniens sind Durazzo und Antivari; der letztgenannte Hafen droht durch San Giovanni di Medua verdrängt zu werden. Die Versandung der Häfen Albaniens nimmt jährlich zu, und die Schiffe sind wegen der Seichtigkeit des Meeres genöthigt, in einer beträchtlicheren Distanz vom Lande stehen zu bleiben. Der Export ist in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen.

In dem alten Thracien ist Adrianopel (türkisch Echirnah) in commercieller Beziehung von Wichtigkeit. Die Handelsverhältnisse der Provinz haben durch die von Constantinopel über Adrianopel und Philippopel führende Eisenbahn mit den Zweiglinien an den Balkan und an das Aegäische Meer einen Aufschwung genommen; eine Aenderung trat insofern ein, als die früher für den Verkehr mit dem Auslande benützten Echellen: Enos am Aegäischen Meere, Rodosto am Marmarameere u. s. w. ihre frühere Bedeutung verloren, Gallipoli, Burgas und Constantinopel aber gewonnen haben. Der Verkehr der Provinz mit den Donauhäfen hat Einbusse erlitten. Dagegen hat Dedeaghatsch, erst mit der Eisenbahn gegründet, den Hauptverkehr an sich gezogen. Philippopels Zwischenhandel hat gelitten, obgleich es noch immer seine Stellung als wichtigster Handelsplatz des thracischen Binnenlandes wahrt. Die ehemals berühmte Messe von Usandschova (zwischen Adrianopel und Philippopel) hat verloren.[1])

In dem seit dem Berliner Frieden suzeränen Fürstenthume Bulgarien wird dem Ackerbaue grosse Sorgfalt zugewendet. Die Getreideausfuhr von der bulgarischen Seeküste war bereits

[1]) Zur Messe von Usandschova wurden gewöhnlich Waaren für 4—5 Mill. Gulden zugeführt; bereits 1875 sank der Werth der verkauften Waaren auf 1 Mill. Gulden herab.

in den vierziger Jahren eine nicht unbedeutende. Zumeist wird Mais gebaut, das Hauptnahrungsmittel der Bulgaren, sodann Weizen, Flachs, Tabak und Krapp. An dem Südabhange des Balkan gedeihen auch Reis und Baumwolle. Von den Erzeugnissen der Viehzucht gelangen zur Ausfuhr: Pferde, Büffel, Rindvieh, Schafe, Ziegen und Federvieh. Einzelne Zweige der Hausindustrie und des kleinen Gewerbes sind ziemlich entwickelt. Die Seidenfabrikation wird in Tirnowo betrieben; 1871 wurden 20.000 Kilogr. Cocons verarbeitet; das Cocon- und Seidengeschäft liegt jedoch grösstentheils in den Händen spanischer Juden. Die fertige Seide wird zumeist an albanesische Seidensticker verkauft, doch soll auch nach Frankreich Einiges abgesetzt werden. Am Oberlaufe des Jantra liegt Gabrowo, eine bulgarische Industriestadt; zumeist wird Scheig, ein melirter, röthlichgrauer Schafwollstoff erzeugt. Die Metallindustrie liefert Altar- und Hausleuchter, Oellampen, Tassen, Büchsen, Ohrgehänge, Fingerringe, Nadeln u. s. w. Die Fabrikation von Messern ist eine bedeutende. Das Drechslergewerbe wird hier und in den Balkandörfern schwungvoll betrieben.[1]) Die Schafwollstoffe von Samakof, die Teppiche von Pirot und die türkischen Kleiderschnüre waren früher im ottomanischen Reiche gesuchte Artikel; gegenwärtig soll sich diese Industrie im Niedergange befinden. Das beste Absatzgebiet, Bosnien, ist für bulgarische Erzeugnisse fast ganz verschlossen. Auch in Bulgarien selbst wird die heimische Industrie durch die ausländische Concurrenz hart bedrängt. Schajak, ein Schafwollgewebe, früher der Hauptbekleidungsstoff der bulgarischen Städtebevölkerung, muss den westeuropäischen Fabrikaten Platz machen. Der Minenreichthum Bulgariens ist kaum bekannt; an eine Ausbeute ist erst zu denken, wenn genügende Strassen und Eisenbahnen vorhanden sein werden.

Der wichtigste Handelsplatz ist der Donauhafen Sistovo, Hauptstapelplatz für die Einfuhr und den Getreideexport. Widdin, für die Ausfuhr von Getreide, steht in zweiter Linie, exportirt auch Häute und Wolle und die Erzeugnisse seiner Industrie, nämlich Filigranarbeiten. Varnas Handel ist im Rückgange, westeuropäische Waaren werden hier eingeliefert. Als Getreidemärkte sind Plewna für den Westen, Schumla für den Osten

[1]) Kanitz in der Oesterreichischen Monatsschrift für den Orient, 1877, S. 91.

Bulgariens wichtig. Lampalanka, der Hafen für Sophia führt Häute und Wolle aus, sowie Teppiche von Berkovač und Čiprovče. Die früher wichtige Messe von Eski-Dschuma, auf welcher ein bedeutender Umsatz von Importwaaren stattfand, und die während des Krieges ganz aufhörte, wurde im Jahre 1880 wieder hergestellt, ohne sich eines Besuches zu erfreuen. — Die bulgarische Nationalbank ist eine Staatsanstalt mit einem Stammcapital von beiläufig 2 Mill. Francs; der landesübliche Zinsfuss beträgt 12 Perc., im Privatgeschäfte bis 20 Perc.

Die Gesammteinfuhr betrug 1881 $15._8$ Mill. Kilom. im Werthe von $29._4$ Mill. Francs, die Ausfuhr $23._8$ Mill. Kilom. im Werthe von $28._3$ Mill. Francs. An der Einfuhr participirt zumeist Oesterreich mit $12._6$ Mill. Francs, hierauf folgen England mit $7._7$ Mill. Francs, Russland mit $3._2$ Mill. Francs, Deutschland mit $2._5$ Mill. Francs, Frankreich mit $1._8$ Mill. Francs, Rumänien mit $1._6$ Mill. Francs, Türkei mit $1._2$ Mill. Francs.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Beer, Adolf,

Allgemeine Geschichte des Welthandels

Bd.: 3,2,1

1884

Merc. 22 a-3,2,1/2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10311753-2